

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

LA MARINA ITALIANA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Volume X

LE OPERAZIONI IN AFRICA ORIENTALE



ROMA 1976



UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

LA MARINA ITALIANA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Volume X

LE OPERAZIONI IN AFRICA ORIENTALE

COMPILATORE: CAP. DI VASCELLO r. n. PIER FILIPPO LUPINACCI

REVISORE: AMM. DI SQUADRA r. d' o. ALDO COCCHIA

ROMA 1976

1ª edizione: 1961

© Copyright Ufficio Storico Marina Militare - 1976

Corporazione Arti Grafiche

00152 Roma - Via Laura Mantegazza, 59

I N D I C E

| | | |
|---|------|----|
| PREMESSA | Pag. | 1 |
| Cap. I. - LE NOSTRE BASI IN A.O.I. » | | 3 |
| 1. - Esigenze organizzative » | | 3 |
| 2. - Potenziamento delle basi » | | 4 |
| 3. - Difesa fronte a mare: batterie » | | 6 |
| 4. - Difesa fronte a mare: sbarramenti, ostruzioni, fotoelettriche » | | 9 |
| 5. - Efficienza delle basi » | | 10 |
| 6. - Enti e servizi. Comandi a terra e a bordo . . . » | | 13 |
| 7. - Servizio sanitario » | | 17 |
| Cap. II. - DIRETTIVE OPERATIVE E FORZE CONTRAPPOSTE . . . » | | 19 |
| 1. - Direttive di orientamento generale » | | 19 |
| 2. - La « Di. Na. 4 » » | | 21 |
| 3. - Operazioni iniziali previste » | | 24 |
| 4. - Piani operativi per i sommergibili. La posa dello sbarramento offensivo nella prima notte di guerra . . . » | | 27 |
| Cap. III. - IL PRIMO PERIODO DI ATTIVITÀ DEI SOMMERGIBILI . . . » | | 31 |
| 1. - Le condizioni climatiche ambientali » | | 31 |
| 2. - Crociere addestrative in tempo di pace » | | 32 |
| 3. - Gli ultimi ordini e l'inizio delle operazioni . . . » | | 34 |
| 4. - Missione e affondamento del <i>Macallè</i> » | | 35 |
| 5. - La sfortunata missione del <i>Galilei</i> » | | 40 |
| 6. - L'affondamento del <i>Galvani</i> » | | 45 |

| | |
|---|---------|
| 7. - Missione, incaglio e ricupero del <i>Perla</i> | Pag. 48 |
| 8. - Lo strenuo combattimento del <i>Torricelli</i> | » 57 |
| 9. - Le missioni interrotte del <i>Ferraris</i> e dell' <i>Archimede</i> | » 62 |
| 10. - Gli effetti del cloruro di metile | » 64 |
| Cap. IV. - LE OPERAZIONI NAVALI FINO AL FEBBRAIO 1941 | » 69 |
| 1. - Revisione dei criteri di impiego delle unità | » 69 |
| 2. - Obiettivi per le forze navali e loro difficoltà | » 71 |
| 3. - Ricerca di convogli nemici e di piroscafi greci | » 74 |
| 4. - Le <i>Ramb</i> | » 77 |
| 5. - Ricerca della Nb <i>Royal Sovereign</i> | » 81 |
| 6. - Ricerca di navi nemiche e di due piroscafi greci | » 82 |
| 7. - Ricerca di due convogli nemici. Affondamento di una petroliera | » 84 |
| 8. - Ricerca di convogli nemici | » 89 |
| 9. - Azione contro convoglio nemico e affondamento del <i>Nulla</i> | » 90 |
| 10. - Altre ricerche di convogli nemici | » 106 |
| Cap. V. - PARTENZE - ULTIME AZIONI - AUTOAFFONDAMENTI | » 109 |
| 1. - Predisposizioni per le unità navali in previsione di una prossima caduta di Massaua | » 109 |
| 2. - Partenza dei Ct e affondamento del <i>Leone</i> | » 112 |
| 3. - Affondamento del <i>Sauro</i> e del <i>Manin</i> | » 117 |
| 4. - La fine del <i>Pantera</i> e del <i>Tigre</i> | » 119 |
| 5. - La fine del <i>Battisti</i> - Vicende dei naufraghi del <i>Manin</i> - Conclusioni | » 121 |
| Cap. VI. - L'ERITREA E LE RAMB DAL MAR ROSSO AL GIAPPONE | » 125 |
| 1. - Preparativi per la missione | » 125 |
| 2. - Direttive di Supermarina - Partenza delle unità | » 127 |
| 3. - Nuove norme per la condotta delle traversate | » 128 |
| 4. - Traversata dell' <i>Eritrea</i> | » 130 |
| 5. - Affondamento della <i>Ramb I</i> | » 133 |
| 6. - Traversata della <i>Ramb II</i> | » 134 |

| | |
|--|----------|
| Cap. VII. - I MAS ED I MEZZI INSIDIOSI | Pag. 137 |
| 1. - La 21 ^a Squadriglia Mas | » 137 |
| 2. - Criteri di impiego dei Mas e dei mezzi insidiosi | » 139 |
| 3. - Costituzione della Flottiglia Mas - Ultime azioni | » 142 |
| Cap. VIII. - L'ESTREMA DIFESA DI MASSAUA | » 149 |
| 1. - I primi provvedimenti difensivi (gennaio 1941) | » 149 |
| 2. - Situazione dell'Eritrea in seguito all'offensiva inglese del gennaio 1941 | » 153 |
| 3. - La situazione di Massaua in seguito alla battaglia di Cheren | » 159 |
| 4. - L'investimento e la caduta di Massaua | » 169 |
| 5. - Ultima azione e fine dell' <i>Orsini</i> | » 179 |
| 6. - Le isole Dahlach | » 181 |
| Cap. IX. - ASSAB | » 187 |
| 1. - Assab durante i primi dieci mesi di conflitto (giugno 1940 - aprile 1941) | » 187 |
| 2. - Sgombero di Assab in seguito all'offensiva inglese su Dessié | » 189 |
| 3. - Partecipazione del personale della Marina di Assab alla battaglia di Combolcià - Ritorno ad Assab | » 192 |
| 4. - Caduta di Assab | » 193 |
| 5. - Il ricupero del personale delle isole Dahlach | » 197 |
| Cap. X. - CHISIMAIO E SOMALIA | » 199 |
| 1. - Situazione generale fino all'inizio del conflitto | » 199 |
| 2. - Lo sviluppo delle operazioni nei riguardi della Marina | » 202 |
| 3. - Ulteriori provvedimenti in previsione dell'offensiva nemica | » 207 |
| 4. - L'offensiva britannica e lo sgombero di Chisimaio | » 209 |
| 5. - Il battaglione Marina sulla linea del Giuba | » 213 |
| 6. - Caduta di Mogadiscio | » 217 |
| 7. - Gli avvenimenti finali nella Somalia Nord-Orientale (Migiurtinia) | » 221 |

| | |
|---------------|--|
| mg. | = miglio o miglia |
| Ms | = motosilurante |
| Mv | = motovedetta |
| M.V.S.N. | = Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale |
| Mz | = motozattera |
| Nb | = nave da battaglia |
| Pa | = portaerei |
| P.fo | = piroscalo |
| Pm | = posamine |
| R.A.F. | = Royal Air Force |
| r.g. | = radiogoniometrico |
| r.m. | = ricognizione marittima |
| R.T. | = Radiotelegrafia |
| r.t. | = radiotelegrafico |
| r.t.f. o r.f. | = radiotelefonico |
| Sm | = sommergibile |
| Sq. | = Squadra |
| sq. | = squadriglia |
| S.T.V. | = Sottotenente di Vascello |
| Tp | = torpediniera |
| Tr | = nave da trasporto |
| T.V. | = Tenente di Vascello |
| V.A. | = Viceammiraglio |
| Vas | = vedetta antisommergibile |

NOTE. — I protocolli orari sono indicati con sei cifre: le prime due indicano l'ora, le due successive indicano i minuti, le due ultime indicano la data.

Le parentesi quadre, incluse in stralci di testi o scritti altrui, comprendono frasi esplicative del compilatore.

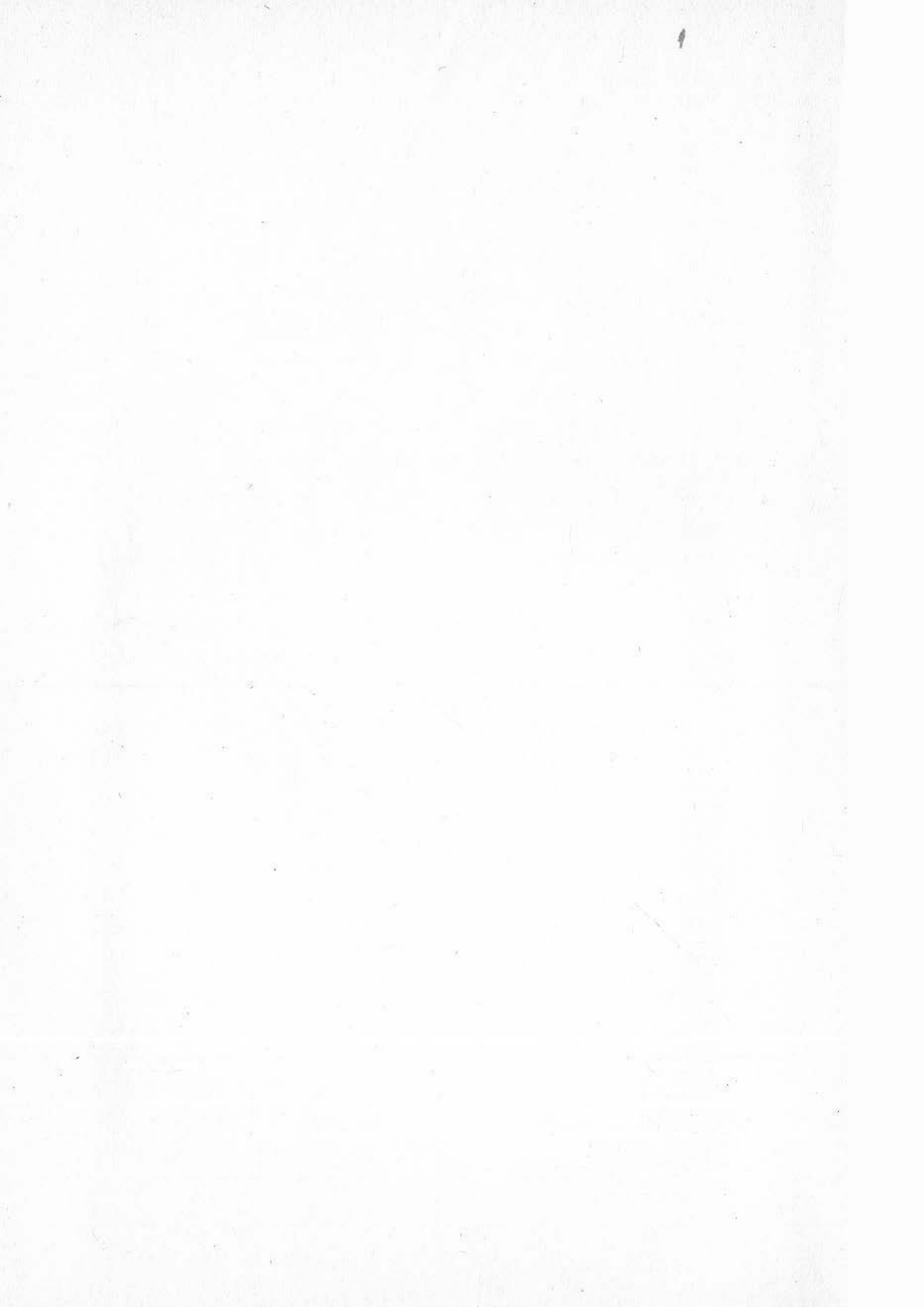
P R E M E S S A

La documentazione operativa che ha guidato la compilazione del presente volume è formata quasi interamente dai rapporti dell'Ammiraglio di Massaua a Supermarina, dalle relazioni delle Commissioni d'inchiesta che si costituirono a Massaua e di quelle della Commissione speciale che fu costituita a Roma per esaminare cause e circostanze delle perdite di unità e della caduta delle basi, nonchè dalle relazioni dei reduci dalla prigionia di guerra. Con la caduta di Massaua si perse gran parte delle relazioni delle singole unità sulle missioni compiute.

La nostra inferiorità navale ed aerea nello scacchiere Mar Rosso ed Oceano Indiano era incompatibile con un conflitto che fosse durato più di due o tre mesi.

Non si può fare un quadro veridico degli avvenimenti bellici in quello scacchiere senza che ne risulti un amaro contrasto tra le finalità espresse nei piani di operazione e le effettive possibilità che la realtà delle prime settimane di guerra rivelò crudamente limitatissime.

Il quadro non risulta quindi rischiarato da luminosi successi bellici; ma prende egualmente vivida luce dall'eroismo e dallo spirito di sacrificio degli uomini che in quelle condizioni di inferiorità, aggravate dai deprimenti disagi causati dal clima, diedero più di quanto potevano, anche quando dovettero combattere senza speranza.



CAPITOLO I.

LE NOSTRE BASI IN A. O. I.

I. - ESIGENZE ORGANIZZATIVE.

Ultimate, nel 1936, le operazioni militari in A.O., la Marina italiana dovette risolvere il non facile problema di creare nello scacchiere Mar Rosso - Oceano Indiano un'organizzazione marittima tale da fronteggiare le molteplici esigenze, tanto le impreviste quanto quelle più facilmente prevedibili derivanti dalla politica italiana dell'epoca.

In effetti la conquista del retroterra etiopico, consolidando le posizioni economiche e militari che l'Italia già aveva in Eritrea ed in Somalia e incrementando il volume degli scambi commerciali con la madrepatria e con i paesi dell'Asia e dell'Africa meridionale, imponeva alla Marina compiti maggiori e più impegnativi che non per il passato. Compiti che potevano essere assolti soltanto se e quando i porti, gli approdi, le basi navali avessero assunto una struttura marittima e militare adeguata alle nuove esigenze. Soltanto se e quando Massaua, Assab, Dante, Bender Cassim, Mogadiscio, Chisimaio fossero stati potenziati, armati, difesi, l'Italia avrebbe trovato in Africa Orientale il respiro che le occorreva per i propri traffici marittimi e avrebbe, nello stesso tempo, assicurato alle forze navali dislocate in quei mari le basi logistiche ed operative indispensabili per la protezione delle sue linee di navigazione attraverso il Mar Rosso, per la difesa delle coste della Colonia contro qualunque offesa proveniente dal mare, per esercitare, ove le circostanze lo richiedessero, un'azione di contrasto sui traffici marittimi britannici nel Mar Rosso, nel Golfo di Aden, nelle acque della Somalia francese ed inglese.

Già mentre la campagna etiopica era nel suo pieno sviluppo la Marina aveva ampliate e migliorate le attrezzature delle due modeste basi di Massaua e di Mogadiscio ed aveva stabilito in altre località sulle coste del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano preziose basi sussidiarie d'operazione. Nel biennio 1935-36 fu così creata di sana pianta l'organizzazione difensiva del sorgitore di Massaua; su varie isole di quell'arcipelago delle Dahlach, che estendendosi davanti a Massaua per circa cento miglia da N W a S E ne riduce le direzioni di atterraggio a tre passaggi (Canali Nord, Nord Est e Sud) furono piazzate batterie di medio calibro, ed altre furono piazzate lungo la costa e sulle colline intorno alla città. Fu estesa la rete di avvistamento di Massaua per collegarla con la già esistente rete della Dancalia. Furono ampliate le zone riservate alla Marina portandone gli impianti fino alla diga di Edagarberai ed alla baia di Gurgussum. Furono organizzate le officine per le riparazioni alle navi e la preparazione delle armi; vennero apprestati magazzini e depositi per combustibili, materiali di dotazione e di rispetto, i magazzini delle sussistenze e del Genio Navale. Furono infine portati a rimorchio a Massaua due bacini galleggianti, uno da 7500 tonn. per navi maggiori ed uno da 1600 tonn. per il naviglio sottile.

In pari tempo si provvide a migliorare l'attrezzatura del porto di Assab, munendolo di opere di difesa e di impianti militari sufficienti per consentire a tale porto di assolvere la funzione sussidiaria che nel quadro delle operazioni esso doveva assumere rispetto a Massaua.

In Somalia non solo si irrobustirono gli impianti del porto di Mogadiscio, ma venne anche attuata una base di sbarco a Bender Cassim (poi successivamente ampliata) mentre Ras Dante (Hafun) e Chisimaio erano prescelte quali basi di rifornimento per le forze navali di superficie e subacquee destinate ad operare nell'Oceano Indiano.

2. - POTENZIAMENTO DELLE BASI.

Le opere realizzate dalla Marina in Africa Orientale nel biennio 1935-36 furono indubbiamente di notevole mole e di importanza tutt'altro che trascurabile, ma non erano, nè potevano essere, tali da rispondere ai molteplici e non lievi compiti cui abbiamo precedentemente accennato. Costituivano un'ossatura, sulla quale biso-

gnava poi lavorare per creare un'organizzazione logistica ed operativa atta a fronteggiare ogni eventuale esigenza bellica. E la Marina lavorò alacremente, in A.O.I., nel periodo che va dalla metà del 1936 alla primavera del 1940.

Furono quattro anni molto intensi, quattro anni durante i quali si provvide a costruire, occupare, sistemare fabbricati e baraccamenti da adibire a caserme, a depositi, a magazzini, ad uffici, opportunamente decentrati gli uni rispetto agli altri; si provvide a completare e perfezionare le opere previste dal piano di difesa, a proteggere i posti di avvistamento, le stazioni radio e semaforiche. Man mano che si completavano gli impianti, si passava ad armarli, si istituivano le indispensabili comunicazioni, si disponevano i relativi servizi, se ne verificava il funzionamento e si approntavano i mezzi occorrenti per mettere ciascun posto o comando nelle migliori condizioni di efficienza.

Furono organizzati i comandi « fronte a mare », le reti di avvistamento, la difesa contraerea la protezione delle fotoelettriche, le stazioni semaforiche; furono provveduti gli apprestamenti per la difesa antiaerea passiva; si perfezionarono quanto possibile i servizi delle comunicazioni, tanto nell'interno della Colonia quanto con la Metropoli.

In complesso, nel periodo prebellico, la Marina realizzò in A.O.I. le seguenti opere con funzioni essenzialmente logistiche:

— *per combustibili:*

20 serbatoi per nafta, interrati o scoperti, distribuiti tra Massaua, Assab, Dante, Mogadiscio, Chisimaio, per complessive 600.000 tonnellate;

2 depositi di carbone per complessive 45.000 tonnellate;

— *per armi e munizioni:*

6 depositi munizioni e 2 depositi di torpedini per complessive 1.500 armi;

— *per viveri ed acqua:*

2 depositi viveri per complessive 200.000 razioni;

2 panifici per complessive 30.600 razioni giornaliere;

2 distillatori per complessive 250 tonnellate giornaliere, ed 1 deposito frigorifero;

— *per lavori e riparazioni alle navi* fu impiantata un'officina mista (armi - macchine - scafi) con 700 operai, ed una stazione di carica per sommergibili;

— *per i servizi sanitari vennero istituiti: 1 ospedale con 200 letti, 4 infermerie in muratura e 2 convalescenziari.*

Inoltre, per restare sempre nel campo degli apprestamenti logistici, dobbiamo citare i numerosi natanti di vario genere, inviati a Massaua, Assab, Chisimaio; e particolarmente le bettoline da nafta, appositamente costruite in pezzi smontabili per evitare lunghi e costosi rimorchi.

Il quadro non sarebbe completo se non aggiungessimo che nello stesso periodo prebellico la Marina organizzò tre Centri r.t. (Addis Abeba, Asmara, Mogadiscio) e 27 stazioni r.t. nelle zone dei vari Governi dell'Impero, costituendo una perfetta rete di comunicazioni alla quale si appoggiavano sia il Governo vicereale sia i Comandi dell'Esercito e dell'Aeronautica.

Dei quattro porti, cioè Massaua, Assab, Mogadiscio e Chisimaio, solo Massaua era sufficientemente protetta, a mezzo di batterie di medio e piccolo calibro, sia dalle offese navali, sia da quelle aeree; modesta era invece la struttura difensiva di Assab e di Chisimaio, quasi nulla quella di Mogadiscio. Niente poi di apprestamenti difensivi era stato possibile attuare per Bender Cassim e Dante, poichè la ristrettezza del tempo ed il precipitare degli avvenimenti impedirono la realizzazione di qualsiasi programma inteso a far sorgere qualche opera fortificata, sia pure embrionale, intorno a quelle località; cosicchè in definitiva esse non costituirono, durante il conflitto, che due semplici ancoraggi, più o meno ridossati dal maltempo.

3. - DIFESA FRONTE A MARE: BATTERIE.

Nello stabilire le postazioni delle batterie per i quattro principali porti si cercò, naturalmente, di sfruttare quanto possibile le condizioni geografiche locali per proiettare in avanti le opere militari così da costituire un baluardo difensivo ben avanzato delle basi da proteggere. Con tale visione organica le batterie di medio calibro per la zona di Massaua vennero quasi tutte istallate sulle isole Dahlach; quelle per la zona di Chisimaio sulle isole dei Serpenti e dei Pescicani (verti cartina al capitolo X). Ad Assab una batteria fu piazzata sull'isola di Fatma. All'inizio delle ostilità erano armate complessivamente 30 batterie, e precisamente 11 di medio calibro e 19 di piccolo (vedi cartina n. 2 alla fine del presente capitolo).

Quasi tutte le batterie avevano inoltre una dotazione di mitragliere per la difesa ravvicinata contro ogni specie di attacchi a breve distanza.

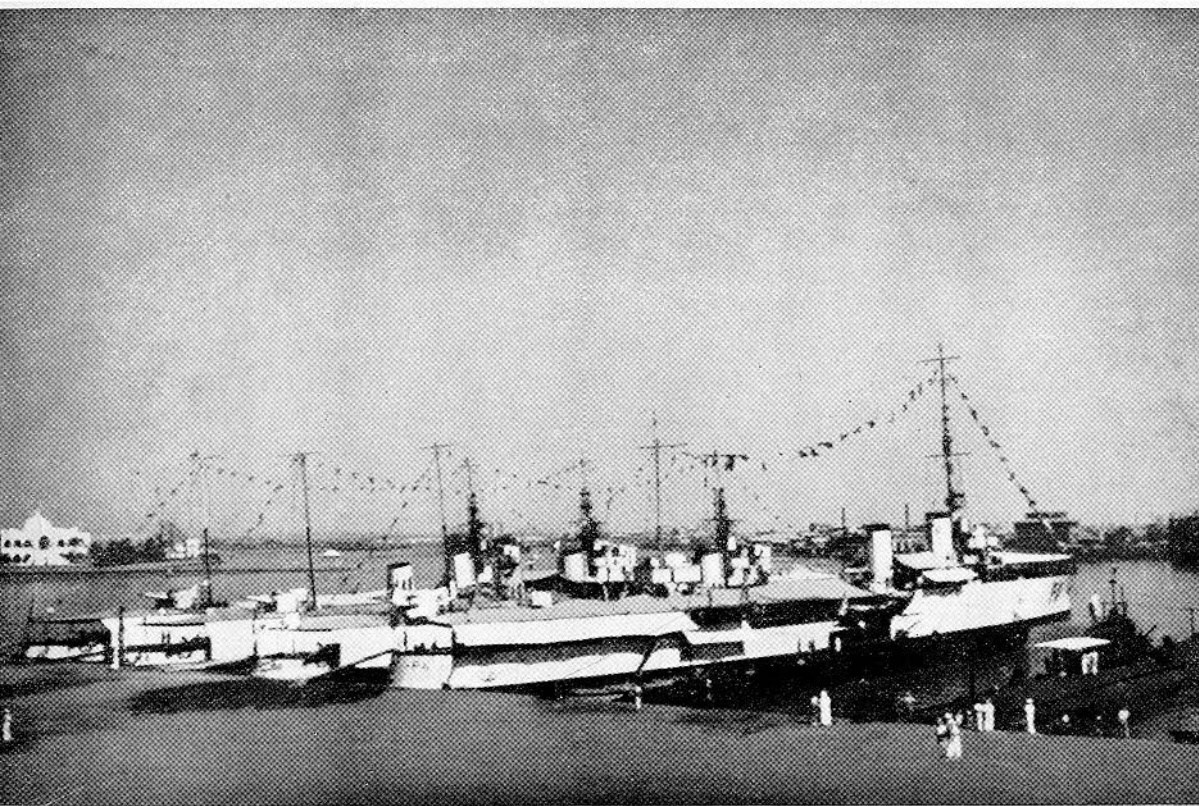
Le postazioni delle artiglierie della Marina avevano ovviamente uno schieramento rivolto ovunque verso il mare; per la difesa del « fronte a terra » nessuna razionale struttura difensiva era stata prevista dalla Marina poichè tale difesa non poteva essere compito dei Comandi marittimi. Purtroppo però neanche i Comandi dell'Esercito avevano avuto modo e tempo di stabilire un bastione difensivo alle spalle delle principali basi navali dell'A.O.I.; cosicchè i nostri porti, sufficientemente protetti dalla parte del mare, erano completamente scoperti dalla parte opposta.

Una tale situazione non poteva non preoccupare i locali Comandi della Marina; ma forse i pericoli che minacciavano la costa dal retroterra non vennero da tutti valutati nella loro giusta misura; talchè ad esempio, quando il comandante di Marina a Chisimaio, che era anche comandante della Piazza (vedi capitolo X), rappresentò al Comando di settore le sue giuste apprensioni per la mancanza di un'adeguata difesa « fronte a terra », ebbe la risposta, rassicurante solo fino ad un certo punto, che « dalla parte di terra la Piazza sarebbe stata difesa con la manovra » (1).

Conseguenza di tale stato di cose fu che nel momento in cui la situazione della Colonia cominciò a diventare critica, nel momento in cui si vide chiaramente che le basi ed i porti dell'A.O.I. sarebbero stati investiti prevalentemente o addirittura totalmente da terra, si dovette improvvisare un'organizzazione difensiva sul rovescio delle basi impegnandovi i pochi uomini ed i pochissimi mezzi disponibili sul posto; il che significò, a Massaua, l'istituzione del Comando Piazza e l'assegnazione di tale comando all'Ammiraglio comandante superiore di Marina.

Vedremo successivamente quanto seppero fare, agli ordini del contrammiraglio Mario Bonetti, animati dalla sua volontà realizzatrice, i marinai e gli operai stessi di Massaua; possiamo però dire fin da ora che le armi e le apparecchiature a disposizione furono sfruttate tutte fino all'estremo limite delle possibilità umane. Vennero fra l'altro improvvisate batterie con i pezzi della torpediniera *Acerbi* inutilizzata da bombardamento aereo; furono recuperati e

(1) Dalla relazione del capitano di vascello Fucci alla Commissione d'inchiesta speciale, pag. 53.



Cacciatorpediniere e sommergibili alla banchina di Massaua
prima dell'inizio della guerra.



messi in opera i complessi da 120 del *Leone*, perdutosi per incaglio mentre attraversava l'arcipelago delle Dahlach per l'ultima disperata azione; vennero ripristinati e posti in batteria cannoni che si trovavano in disarmo in magazzino; si utilizzarono perfino vecchi Skoda giacenti in un ricovero da un tempo che nessuno ricordava più, nonché cannoni Krupp destinati all'Afghanistan, rinvenuti nelle stive di un piroscafo tedesco. A Chisimaio, per iniziativa del comandante di Marina, quattro canne da 25 mm che servivano per i tiri ridotti dei medi calibri furono piazzati su automezzi per essere usati come pezzi anticarro.

Ripareremo di tutto ciò al momento opportuno ed illustreremo allora, sulla scorta dei documenti e dei rapporti esistenti, in qual modo venne potenziata, con mezzi ed armi di fortuna, la difesa verso terra delle basi navali in Eritrea e Somalia, mentre la vicenda bellica dell'Africa Orientale si avvicinava al suo tragico epilogo. Dobbiamo però fissare fin da queste prime pagine che l'improvvisata struttura difensiva del fronte a terra non potè essere che embrionale, certo insufficiente a contenere la marea di mezzi bellici efficienti e moderni, di carri armati, di artiglierie, che all'inizio della primavera del 1941 straripò dall'interno sulle nostre basi navali.

4. - DIFESA FRONTE A MARE: SBARRAMENTI, OSTRUZIONI, FOTOELETTRICHE.

Oltre che dalle batterie, delle quali abbiamo precedentemente detto, gli approcci al porto di Massaua erano protetti da alcuni tratti di reti impervie, distesi a chiusura dei vari imbocchi della rada; da un'ostruzione esplosiva messa in opera nel maggio 1940, e disposta nel canale tra Shumma ed Assarca; e da un certo numero di sbarramenti di torpedini, antinavi ed antisommergibili.

Le torpedini, di tipo Bollo ed ex a.u., furono ancorate dal posamine *Ostia* e dalla nave *Eritrea* nella prima decade di giugno 1940 davanti a Massaua e fra i canali di accesso all'arcipelago.

Anche nelle immediate adiacenze di Assab furono ancorati due sbarramenti di torpedini Bollo antinavi, dal cacciatorpediniere *Pantera*; ma non fu messa in opera nessuna ostruzione retale e neppure ne furono collocate a Mogadiscio ed a Chisimaio; nè per quest'ultimo furono predisposti sbarramenti di torpedini, e meno che mai per Bender Cassim e Dante.

situazione a Massaua ed Assab. La sorte di Massaua sarebbe stata inevitabilmente segnata qualora fossero cadute in mano nemica le posizioni dell'altopiano eritreo; ed Assab, circondata com'era dal misero territorio dancalo, avrebbe ovviamente potuto vivere ed assolvere la sua funzione soltanto fin quando la città fosse stata alimentata dall'interno della Colonia, o dal mare.

In sostanza, data la posizione geografica in cui si trovavano le basi italiane dell'A.O.I., e data la facilità con cui l'Impero britannico poteva concentrare nelle acque e nei territori che la circondavano forze navali, aeree e terrestri superiori a quelle raccolte nell'effimero Impero italiano, non v'è dubbio che le nostre basi in Eritrea e Somalia avrebbero potuto corrispondere a quanto loro richiesto soltanto se la guerra avesse avuto breve durata, e solo fin quando le posizioni strategiche nell'interno della Colonia fossero state saldamente presidiate dagli Italiani.

Se invece la guerra, protrahendosi a lungo, avesse fatto esaurire le scorte di viveri, munizioni, combustibili, pezzi di rispetto, vestiario, ammassate prima dell'inizio del conflitto, e se i capisaldi militari dell'interno, presidiati dall'Esercito, avessero ceduto, le basi navali non avrebbero potuto non cadere.

Le due sfavorevoli eventualità si verificarono purtroppo fatalmente entrambe, perchè la guerra durò più del previsto, e perchè l'investimento della fascia costiera avvenne dall'interno. Ciò fece sì che le basi, già duramente provate dai bombardamenti aerei, furono costrette o alla capitolazione, come Massaua, o ad uno sgombero più o meno frettoloso, come Assab e Chisimaio.

Dobbiamo infine rilevare che mentre Massaua ed Assab, e specialmente Massaua, ebbero un certo peso sull'economia generale del conflitto ed assolsero, sia pure entro limiti indubbiamente non molto ampi, la funzione per la quale erano state preparate e potenziate, Chisimaio non ebbe mai occasione di esplicare tale funzione. I piani operativi della Marina non prevedero, in effetti, di appoggiare a Chisimaio unità navali di nessun tipo; e gli stessi sommergibili destinati ad operare in Oceano Indiano, con zone di operazione che furono limitate ai Golfi di Aden e di Oman ed alle acque della Somalia francese e britannica, non si servirono mai di Chisimaio, nè come base nè come semplice punto di appoggio; come abbiamo già detto, tutti i depositi di nafta, che all'inizio del conflitto erano pieni, lo erano ancora quando il nemico, verso la fine di gennaio 1941, iniziò quell'offensiva che determinò lo sgombero della base.

D'altra parte, come abbiamo pure detto poc'anzi, la ristrettezza del tempo disponibile non permise di trasformare Chisimaio in una base navale veramente completa; cosicchè, anche volendo, il porto non avrebbe mai potuto offrire ad unità navali destinate ad operazioni belliche la difesa, la protezione, i rifornimenti, che sono indispensabili ad una nave da guerra nell'esercizio della sua attività bellica. Le sei batterie, di medio e di piccolo calibro, assicuravano indubbiamente una certa difesa, dal mare e dall'aria; ma questa era l'unica difesa di cui la località disponesse, poichè la rada ed il porto non erano poi protetti nè da ostruzioni nè da sbarramenti. E, per ciò che si riferisce all'assistenza logistica, non possiamo che sottolineare ancora una volta che Chisimaio, mentre era dotata di una rilevante riserva di nafta, era però totalmente priva di acqua; e non possedeva che una modesta officina meccanica, insufficiente per l'assistenza ad unità operanti.

Ripareremo, piuttosto ampiamente, di Chisimaio nel capitolo X dedicato agli avvenimenti in Somalia; ma in tutto il restante corso narrativo delle operazioni navali avremo occasione di ricordarla una volta sola, poichè una volta sola si affacciò l'idea di servirsi di quella base: e fu allorquando Supermarina incaricò l'Ammiraglio di Massaua di studiare, per la guerra di corsa in Oceano Indiano, l'impiego delle motonavi tipo *Ramb*.

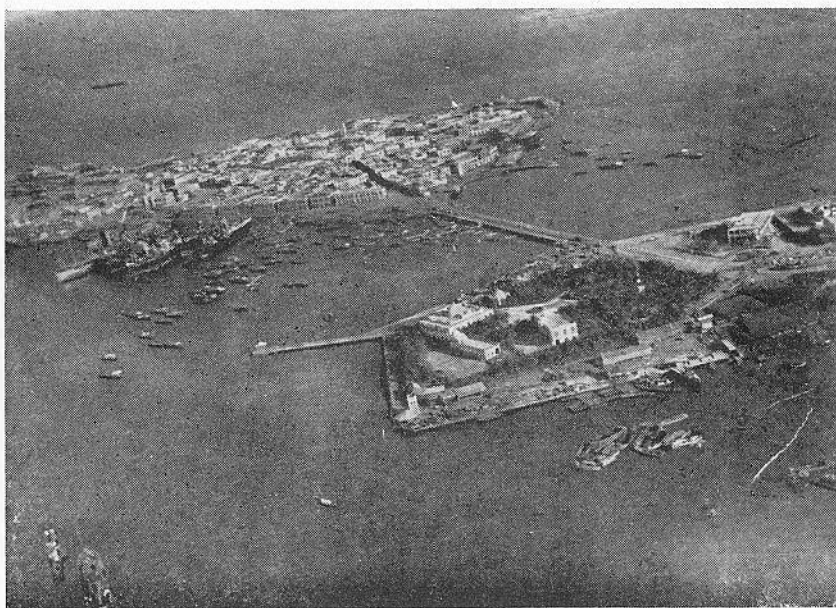
Ma tale idea non ebbe poi nessuna attuazione, per le ragioni che saranno spiegate allorchè parleremo, al capitolo IV, di quelle unità ausiliarie.

6. - ENTI E SERVIZI. COMANDI A TERRA E A BORDO.

Sin dal tempo della guerra etiopica era stato istituito il Comando Superiore di Marina in A.O.I. (Marisupao) retto da un contrammiraglio, con sede a Massaua.

Tale Comando doveva considerarsi dipendente a tutti gli effetti dal Comando Superiore delle FF. AA. in A.O.I. che aveva sede ad Addis Abeba ed era retto dallo stesso Vicerè di Etiopia; era quindi dal Vicerè che l'Ammiraglio di Massaua poteva e doveva ricevere le direttive per l'impiego delle Forze navali dello scacchiere. A tal riguardo, la lontananza tra le due sedi rappresentava per la posizione gerarchica dell'Ammiraglio un fattore sfavorevole: a differenza, infatti, degli altri comandanti superiori di FF. AA., l'Ammi-

raglio comandante della Marina era assente da Addis Abeba, nè vi poteva essere soddisfacentemente rappresentato dall'ufficiale superiore titolare dell'Ufficio Marina presso il Vicerè. Tale stato di cose che, data l'organizzazione della Marina, non poteva essere modificato, portò, specialmente durante il conflitto, ad inconvenienti vari, a volte anche di una certa gravità specialmente per la giusta valutazione delle necessità, delle possibilità, dell'operato della Marina; inconvenienti ai quali non era possibile rimediare se non in parte, con periodiche visite ad Addis Abeba dell'Ammiraglio di Massaua.



Veduta aerea di Massaua.

Ma questi aveva praticamente anche una concreta dipendenza operativa dallo Stato Maggiore della Marina, dal quale riceveva le direttive particolari sull'impiego delle unità, ed al quale era tenuto ad esporre i suoi studi ed i suoi apprezzamenti circa le possibilità e le modalità dell'impiego stesso.

L'organizzazione dei Comandi, Enti a terra e Servizi in A.O.I. all'inizio delle ostilità fu quale risulta dal quadro alla pagina seguente:

| | | |
|--|---|--|
| | Comando Superiore Navale (Nave coloniale <i>Eritrea</i> ; successivamente Ct <i>Tigre</i> - Ct <i>Pantera</i>) (2) | |
| | Comando Marina Massaua (3) | |
| | Comando Marina Assab (4) | Base Navale Distaccamento Ascari Dicat Gruppo dragamine Servizio comunicazioni della Dancalia |
| | | Stazioni di segnalazione: Ras Gombo - Pagliai - Ras Darma - Om el Baker - Raheita - Macana (isola) - Fatma (isola) - Avukia (isola) |
| Comando Superiore di Marina in A.O. (Sede: Massaua) (Marisùpao) (1) | Comando Marina Chisimaio (5) | Base Navale Dicat Ufficio Tecnico Genio Na- vale Ufficio locale Genio Militare per la Marina Deposito combustibili |
| | Direzione Servizi r.t. della Marina in A.O. (Sede: Addis Abeba) | Servizi r.t. nei territori dei governi di Addis Abeba - Gimma - Harar (Sede: Addis Abeba) Servizi r.t. nei territori dei governi dell'Eritrea e del- l'Amhara (Sede: Asmara) Servizi r.t. della Somalia (Sede: Mogadiscio) |
| | Officina mista lavori Massaua | |
| | Reperto armi navali » | |
| | Direzione Commissariato M.M. » | |
| | Ufficio Genio militare per la Marina . . . » | |
| | Zona fari e Segnalam. marittimi » | |
| | Deposito Ascari » | |
| | Direzione Servizi Sanitari » | |
| | Gruppo dragamine e navi uso locale . . . » | |

(1) C.A. Carlo Balsamo fino al gennaio 1941; C.A. Mario Bonetti fino alla cessazione delle ostilità. (2) C.V. Umberto Moscatelli, poi C.V. Andrea Gasparini. (3) C.F. Filippo De Fraia. (4) C.F. Guglielmo Bolla. (5) C.V. Ugo Fucci. (6) C.V. Mario Zambon, poi C.V. Mario Rappini.

Le unità navali direttamente dipendenti dal Comando Superiore di Marina erano, all'inizio delle ostilità, le seguenti e così raggruppate (1):

| | Disloca- mento tonn. | Armamento | N. tubi di lancio | Velocità |
|--------------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------|------------------|
| Nave coloniale: | | | | |
| <i>Eritrea</i> | 2170 | IV-120/50 | — | 20 |
| 5 ^a Squadriglia Ct: | | | | |
| <i>Pantera</i> | 1530 | VIII-120/45 | 4 | 34 |
| <i>Tigre</i> | » | » | » | » |
| <i>Leone</i> | » | » | » | » |
| 3 ^a Squadriglia Ct: | | | | |
| <i>C. Battisti</i> | 1060 | IV-120/45 | 6 | 32 |
| <i>N. Sauro</i> | » | » | » | » |
| <i>D. Manin</i> | » | » | » | » |
| <i>F. Nullo</i> | » | » | » | » |
| Flottiglia sommergibili (2): | | | | |
| Sommergibili oceanici: | | | | |
| <i>Archimede</i> | $\frac{880}{1230}$ | II-100/47 - II mitr. a.a. | 8 | $\frac{17}{8.5}$ |
| <i>Galilei</i> | » | » » | » | » |
| <i>Torricelli</i> | » | » » | » | » |
| <i>Ferraris</i> | » | » » | » | » |
| <i>Galvani</i> | $\frac{896}{1265}$ | I-100/47 - IV mitr. a.a. | » | $\frac{17}{8.6}$ |
| <i>Guglielmotti</i> | » | » » | » | » |
| Sommergibili costieri: | | | | |
| <i>Perla</i> | $\frac{620}{855}$ | I-100/49 - II mitr. a.a. | 6 | $\frac{14}{8.5}$ |
| <i>Macallè</i> | » | » » | » | » |

(1) Si elencano le unità di superficie effettivamente presenti all'inizio delle ostilità, senza tener conto delle situazioni precedenti.

(2) In precedenza i sommergibili a Massaua erano 4 costieri e 4 oceanici. Poco prima dell'inizio della guerra furono rimpatriati *Iride* e *Onice*, sostituiti da *Torricelli* e *Galvani*.

Le seguenti altre unità erano invece alla dipendenza del Comando Marina di Massaua:

| | Disloca- mento tonn. | Armamento | N. tubi di lancio | Velocità |
|--|----------------------------|-------------------|----------------------|----------|
| Torpediniera <i>V. G. Orsini</i> | 670 | VI-102/45 | 4 | 30 |
| » <i>G. Acerbi</i> | 670 | VI-102/45 | 4 | 30 |
| M.A.S.: 204 - 206 - 210 - 213 - 216 | 12 | | 2 | 15 |
| Posamine <i>Ostia</i> | 620 | II-102/45 I-76/40 | — | 15 |
| Cannoniera <i>G. Biglieri</i> . . | 620 | II-76/40 | — | 9 |
| » <i>Porto Corsini</i> . | 290 | II-76/40 | — | 9 |

oltre a naviglio ausiliario suddiviso, in relazione alle necessità locali, fra Massaua, Assab, Mogadiscio e Chisimaio (5 cisterne, 8 rimorchiatori e vari dragamine).

7. - SERVIZIO SANITARIO.

Sin dal tempo di pace esisteva a Massaua una Direzione dei Servizi sanitari, retta da un tenente colonnello medico.

Nell'imminenza del conflitto, però, l'Infermeria R. Marina che, nella zona della base navale, appariva troppo aperta alle offese nemiche, venne sgombrata dai ricoverati per i quali era prevista una lunga degenza e rimase adibita esclusivamente a Centro chirurgico della base. Gli ammalati furono trasportati all'Ospedale militare dell'Esercito, all'Asmara.

Contemporaneamente furono approntati alcuni posti di soccorso nelle zone eccentriche della base e vennero costruiti due locali in legno, presso il reparto isolamento, da servire per la bonifica antigas.

Per sopperire poi alle esigenze del servizio sanitario di guerra, fu allestito un ospedale nel campo alloggio di Mai Haber, a 8 chilometri da Nefasit e 103 da Massaua, raggiungibile in due o tre ore di automobile, o in tre ore di ferrovia (automotrice). Tale ospedale entrò in funzione il 1° luglio con una capacità di 500 letti. A Mas-

sua venne inoltre costituito un posto di pronto soccorso presso l'Ospedale civile « Umberto I », dotato di gabinetto radiologico e batteriologico.

A Chisimaio venne requisito, per le necessità belliche, l'Ospedale civile, sgombrato dai degenti della popolazione. La locale Infermeria R. Marina venne resa autonoma, e completata da un reparto isolamento per malattie infettive.

Nell'isola dei Serpenti, antistante Chisimaio, fu poi istituito un posto di pronto soccorso per fronteggiare le necessità più urgenti derivanti da azioni belliche alla popolazione militare piuttosto densa esistente in tale isola.

CAPITOLO II.

DIRETTIVE OPERATIVE E FORZE CONTRAPPOSTE

I. - DIRETTIVE DI ORIENTAMENTO GENERALE.

Le prime direttive generali per una concreta preparazione delle Forze Armate dell'A.O.I. ad un eventuale e prevedibile conflitto le troviamo in una circolare del Vicerè, n. 2281 del 15 maggio 1939, diretta ai sei Governatori dipendenti ed ai Comandanti delle Forze Armate (Esercito - Marina - Aeronautica - M.V.S.N. - RR. Carabinieri - R. Guardia di Finanza).

Erano, naturalmente, direttive generali di orientamento, diramate affinché le Forze Armate avessero

«... conoscenza dei compiti che in detta eventualità dovranno assolvere, sia in proprio, sia in cooperazione».

Avvertivano inoltre

«... che l'Impero deve fronteggiare qualsiasi situazione facendo assegnamento soltanto sulle proprie forze e sui propri mezzi».

Seguivano le direttive per ciascuna Forza Armata, dalle quali trascriviamo integralmente quelle per la Marina:

«Deve iniziare immediatamente la guerra di corsa, senza economia di forze, contro il traffico marittimo avversario nel Mar Rosso e sulle coste dell'Arabia e della Somalia, particolarmente tra Aden e Gibuti, con obiettivo la cattura di tutti i piroscafi nemici e neutrali che si trovassero ancora a navigare su quelle rotte all'apertura delle ostilità.

«Sarà in atto la cooperazione dell'Aviazione».

La cooperazione marittima delle Forze Aeree era contemplata nelle « Direttive per l'Aeronautica » nei seguenti termini:

« Cooperare con la Marina, che inizia essa pure immediatamente le ostilità, con energica guerra di corsa, effettuando ricognizioni per avvistamenti di navi da guerra e mercantili avversarie e neutrali, e agendo offensivamente in Mar Rosso e Golfo di Aden contro navi da guerra avversarie di superficie e subacquee. Assicurare la protezione aerea delle basi di Massaua e di Assab ».

Tenendo debito conto delle direttive emanate dal Governo Generale il 15 maggio 1939, il nostro Comandante Superiore di Marina (contrammiraglio Matteucci) compilò un primo studio sulle azioni offensive da eseguire con le unità navali all'apertura delle ostilità nonchè sulla dislocazione iniziale delle unità stesse, e lo inviò il 21 giugno 1939 allo Stato Maggiore della Marina, che lo approvò in linea di massima.

Per il successivo evolversi della situazione politica e militare quello studio dovette poi subire aggiornamenti e sostanziali modificazioni; comunque, alla fine di settembre 1939, quando da poco il C.A. Matteucci era stato sostituito dal C.A. Balsamo, i concetti di impiego delle unità di superficie e subacquee, studiati a Massaua ed approvati a Roma, erano stati così concretati:

a) Iniziare le ostilità con deciso spirito offensivo, anche se in condizioni di inferiorità di forze, impiegando cioè in un primo tempo in azioni notturne tutti i Ct pronti; mantenendo sommergibili in agguato nelle acque di Aden, Berbera, Gibuti, Porto Sudan, Golfo di Oman. Eseguire nella prima notte di guerra una puntata offensiva nelle acque di Perim con le due squadriglie Ct al completo (sette unità); dislocare cinque sommergibili, sugli otto presenti a Massaua, davanti ai porti nemici.

b) Conclusa la fase iniziale, informare l'attività ad un criterio di razionale economia delle forze; e in considerazione dello schieramento delle forze avversarie, arretrare la zona d'azione delle nostre unità di superficie a sud del parallelo dell'isola di Harmil, la più settentrionale dell'arcipelago delle Dahlach.

c) Impedire qualunque comunicazione del nemico tra il basso e l'alto Mar Rosso, tanto sulle rotte mediane quanto nei canali delle coste orientali.

d) Assicurare le nostre comunicazioni tra l'Eritrea e la costa araba prospiciente.

e) Insidiare ed attaccare le forze navali nemiche appoggiate ad Aden, Porto Sudan, Gibuti, in tutte le circostanze favorevoli; attaccare con mezzi subacquei le comunicazioni avversarie nel Golfo di Oman.

2. - LA DI. NA. 4.

Alla fine di settembre 1939 l'Alto Comando della Marina (Supermarina) fissava definitivamente le sue direttive operative riguardanti lo scacchiere del Mar Rosso nelle « Direttive per l'impiego delle Forze in A.O.I. » (pubblicazione segreta Di. Na. 4).

Riportiamo integralmente tali direttive.

« 1. SITUAZIONE POLITICA.

« Conflitto imminente, o già in atto: Italia e Germania contro Inghilterra e Francia.

« U.R.S.S. e Giappone neutrali benevoli.

« Regno arabo dell'Yemen in atteggiamento di sospetto verso Francia e Inghilterra.

« 2. FORZE IN CONTRASTO.

« Le nostre forze in A.O.I. sono costituite da:

3^a Squadriglia Ct (*Nullò - Sauro - Manin - Battisti*),

5^a Squadriglia Ct (*Tigre - Leone - Pantera*),

Sommergibili: 4 oceanici - 4 costieri,

Squadriglia Mas su 5 unità,

Nave coloniale *Eritrea*,

Unità ausiliarie: *Posamine Ostia - Cannoniere Biglieri e Porto Corsini*.

« Le presumibili forze avversarie sono costituite dalle Forze navali britanniche delle Indie Occidentali (3 Il tipo *Liverpool* e 6-8 sloops) suscettibili di essere rinforzate da elementi delle Forze navali britanniche del Sud Africa e dell'Estremo Oriente in misura analoga a quanto è avvenuto durante il conflitto italo-etiopico (2 Il - 1 flottiglia Ct - 1 squadriglia Smg) ed eventualmente da qualche sommergibile ed avviso francese e da 1 nave p.a.

« 3. CONDIZIONI GEOGRAFICO - STRATEGICHE.

« Le forze avversarie si appoggiano al sistema Gibuti - Perim - Aden (eventualmente qualche unità minore a Porto Sudan).

« Perim e Gibuti hanno un attrezzamento deficiente e sono da considerarsi soltanto come punti di appoggio eventuali; Aden, base operativa e logistica, è eccentrica (100 mg. circa da Perim) rispetto al Mar Rosso meridionale.

« Le nostre forze si appoggiano al sistema Massaua - Assab.

« Massaua, base logistica ed operativa, integrata dall'arcipelago delle Dahlach, si trova in posizione centrale rispetto al Mar Rosso meridionale, e attraverso i passaggi Nord, Nord - Est e Sud si presta a far affluire nostre forze navali in punti centrali del Mar Rosso, notevolmente distanziati gli uni dagli altri.

« Assab, base operativa eventuale, è protetta da isole munite di batterie, ed è assai prossima allo Stretto di Bab el Mandeb.

« Le forze navali sono tutte nel raggio d'azione delle contrapposte forze aeree.

« 4. POSSIBILITÀ DI AZIONE DELL'AVVERSARIO (nello scacchiere che maggiormente ci interessa).

« Controllo di Bab el Mandeb allo scopo di precludere alle nostre forze navali la via dell'Oceano Indiano.

« Attacchi aerei contro la base di Massaua e il punto di appoggio di Assab.

« Contrasto con unità di superficie e sommergibili nel Mar Rosso meridionale allo scopo di intercettare le nostre comunicazioni con le coste dell'Arabia.

« In sintesi: impiego delle forze principali di superficie con lo scopo di realizzare il blocco strategico delle nostre coste, cogliendo tutte le possibili occasioni per distruggere le nostre forze navali.

« 5. DIRETTIVE GENERALI PER LE NOSTRE FORZE NAVALI.

« Ricercare e catturare le navi mercantili nemiche che all'apertura delle ostilità si trovassero in navigazione nel Mar Rosso meridionale.

« Controllare il traffico neutrale procedendo alla cattura delle navi mercantili nei casi previsti dalle leggi vigenti (Legge di guerra

approvata con R.D. 8 luglio 1938, n. 1415 - Pubblicazione U.G. 13 R. del Ministero della Marina « Istruzioni di diritto di guerra per i Comandi navali »).

« Prevedere in primo tempo l'impiego di siluranti di superficie nel Golfo di Aden per l'attacco alle comunicazioni Gibuti - Aden e per la posa, possibilmente la prima notte, di uno sbarramento offensivo di torpedini. Tener presente che queste nostre forze possono trovare sulla via del ritorno forze avversarie preponderanti che si propongano di tagliar loro la strada.

« Operare con le forze di superficie, basandosi possibilmente sull'esplorazione aerea, sia contro le comunicazioni del nemico nella zona a levante dell'arcipelago, sia a protezione delle nostre comunicazioni con le coste arabe.

« Insidiare ed attaccare le forze navali nemiche appoggiate ad Aden, Gibuti e Porto Sudan in tutte le circostanze favorevoli.

« Bombardare con aerei Aden, Perim, Gibuti e Porto Sudan tendendo principalmente alla neutralizzazione di Aden.

« Contrastare con unità subacquee le comunicazioni delle basi avversarie del Golfo di Aden e quelle del Golfo di Oman.

« In una eventuale azione contro la Somalia francese prevedere ogni possibile concorso della R. Marina.

« Impiegare mezzi insidiosi di fortuna apprestati sul posto per effettuare colpi di mano notturni contro depositi ed impianti militari dell'avversario.

« 6. DIRETTIVE PARTICOLARI PER L'IMPIEGO DEL NAVIGLIO SUBACQUEO.

« Per i primi giorni di ostilità impiegare i tre quarti dei sommergibili pronti; in seguito organizzare le missioni dei sommergibili nelle zone che in base alle informazioni del momento ed all'apprezzamento della situazione offrono maggiori probabilità di successi, senza ritenersi vincolati a mantenere, di massima, agguati in continuazione nelle medesime posizioni.

« La condotta della guerra al naviglio mercantile da parte di sommergibili sarà regolata confermente ai particolari ordini che saranno tempestivamente emanati dall'Alto Comando Marina.

« Nelle istruzioni ai sommergibili siano previsti i seguenti casi:

Caso A: attacco ad oltranza (*senza preavviso*) contro il traffico riconosciuto appartenente alle potenze nemiche.

Telegramma convenzionale: "applicare tabella mercantile ALFA alt".

Caso B: attacco contro il traffico riconosciuto appartenente alle potenze nemiche, *con preavviso*.

(Il preavviso ha il solo scopo di consentire alle persone di abbandonare con le imbarcazioni la nave).

Telegramma convenzionale: "applicare tabella mercantile BETA alt".

Caso C: condotta della guerra con stretta osservanza delle norme di cui alla pubblicazione U.G. 13 R. edizione 1939 "Istruzioni di diritto di guerra per i Comandi navali".

Telegramma convenzionale: "applicare tabella mercantile COSTA alt".

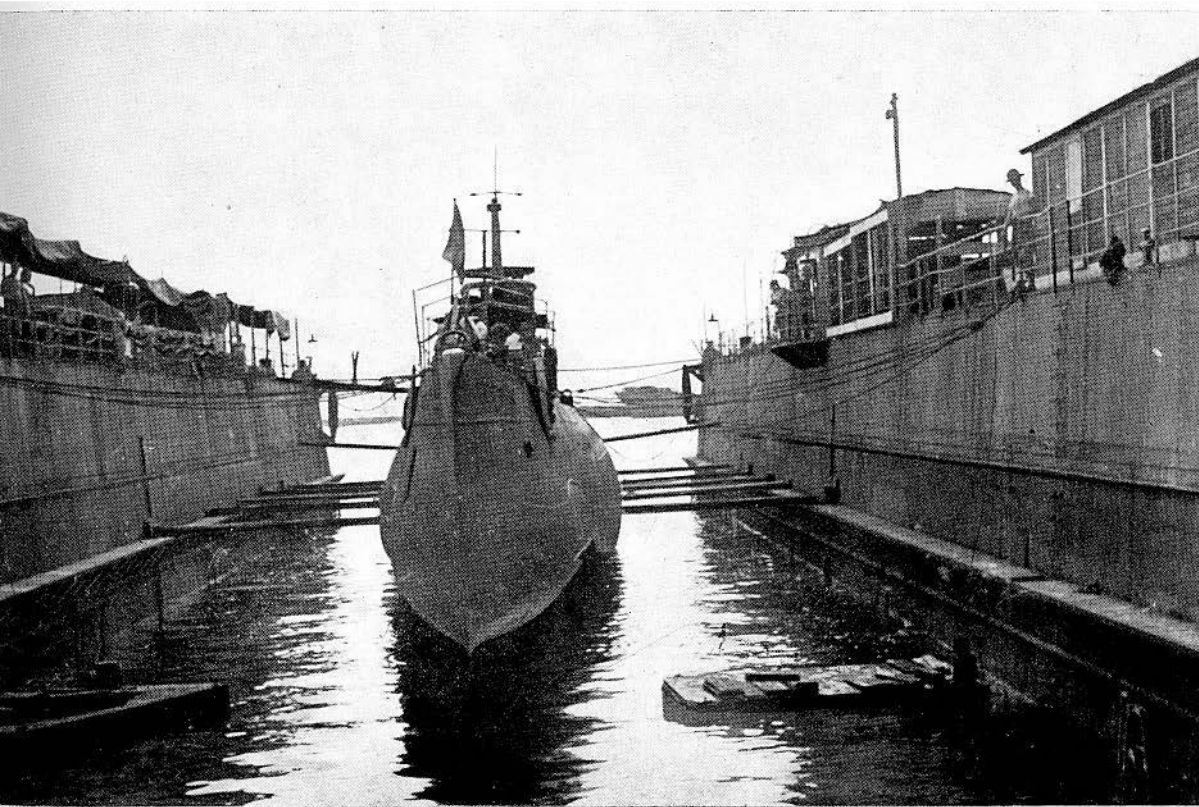
« 7. L'ordine di esecuzione sarà comunicato col seguente telegramma convenzionale: "Dina 4 esecutivo alt".

Il Capo di Stato Maggiore: CAVAGNARI ».

3. - OPERAZIONI INIZIALI PREVISTE.

Da tali direttive appare chiaro come a Roma venissero accettate quasi integralmente le proposte ed i criteri dell'Ammiraglio di Massaua; sostanzialmente cioè veniva accettato ed adottato il criterio di agire, all'inizio del conflitto, offensivamente e con la massima energia.

Tali direttive però, sebbene portassero la data del 27 settembre 1939, erano maturate anteriormente, allorché non era da escludere l'entrata in guerra a brevissima scadenza. Lo stato di « non belligeranza » che invece sopravvenne non valse certo ad evitare che le forze inglesi e francesi dislocate nello scacchiere, con basi ad Aden e Gibuti, andassero continuamente aumentando; e questo fatto principalmente fece ravvisare all'Ammiraglio di Massaua la convenienza di un aggiornamento di quelle direttive, a cominciare dalla prima azione bellica delle unità di superficie, cioè la posa di uno sbarramento offensivo da effettuare la prima notte di guerra. Questo sbarramento aveva per obiettivo le probabili rotte verso Perim di navi provenienti da Aden; doveva essere iniziato da un punto circa 10 miglia a sud-est di Bab el Mandeb ed essere posato dalla squadriglia



Sommergibile in bacino a Massaua.



Tigre, mentre la squadriglia *Nullo* doveva incrociare a nord dell'isola di Perim.

Le due squadriglie, in precedenza dislocate ad Assab, sarebbero dovute uscire a notte fatta e, dopo aver posato lo sbarramento, rimanere in crociera, rientrando ad Assab quando giudicato opportuno dal Comandante Superiore in mare che per l'operazione avrebbe preso imbarco sul *Nullo*.

Ma in data 21 marzo 1940 l'ammiraglio Balsamo inviava a Supermarina (nome che aveva assunto l'Alto Comando) le seguenti considerazioni e proposte:

«...è attualmente in atto una crociera inglese permanente nello Stretto di Perim, e pertanto non è da pensare che si possa passare lo Stretto inosservati, sia pure di notte.

«Qualora le ostilità dovessero scoppiare all'improvviso, è però possibile che non si trovino ad Aden, o in prossimità di Perim, forze tali da poter opporsi con successo ad un'operazione da compiersi con le due squadriglie Ct; ed in tal caso sarebbe conveniente eseguire l'operazione progettata.

«Qualora dovessero trovarsi nel Mar Rosso meridionale, o nel Golfo di Aden, forze decisamente prevalenti, potrebbe non valere la pena di rischiare tutte le nostre unità di superficie, che non potrebbero essere sostituite per tutta la durata del conflitto, per eseguire uno sbarramento offensivo di torpedini, tanto più che eventuali perdite potrebbero compromettere lo svolgimento successivo delle altre operazioni contemplate dalla "Di. Na. 4" stessa.

«Qualora si verificassero le condizioni di cui sopra, potrebbe convenire invece di tentare qualche azione notturna con i soli Ct della squadriglia *Nullo* contro unità maggiori nemiche che certo vorranno stabilire uno stretto controllo su Perim, come si è appunto verificato nel settembre scorso.

«Ad ogni modo la decisione circa l'opportunità e la tempestività dell'operazione, stabilita dalle norme di massima già citate, non può essere presa che in seguito alle notizie che l'esplorazione aerea e il servizio informazioni possono fornire, notizie che devono essere di sole poche ore prima dell'uscita delle nostre unità.

«Così un'eventuale azione notturna contro le unità avversarie in crociera nel Golfo di Aden potrà essere ordinata in seguito a notizie recentissime, da potersi avere soprattutto dall'esplorazione aerea.

« Dato il necessariamente breve intervallo tra ricezione e critica delle informazioni, ritengo che, qualora V. E. approvasse i concetti suesposti, la decisione circa il momento di esecuzione delle operazioni stesse sia da attribuirsi a questo Comando Superiore, e ciò anche per evitare trasmissioni r.t., sempre pericolose.

« Nulla dovrebbe cambiare per quanto riguarda i sommergibili ».

(Marisupao - n. 135/R.P. - 21/3/1940).

A queste considerazioni Supermarina rispondeva, sostanzialmente confermando l'operazione, ma lasciando all'Ammiraglio di Massaua una certa libertà di apprezzamento:

« L'operazione... dovrà essere possibilmente svolta all'inizio del conflitto, o almeno nei primi giorni di esso... »

« La scelta del momento è quindi di vostra competenza, in quanto a voi potranno essere maggiormente e tempestivamente noti gli elementi della situazione.

« La dosatura delle forze dovrà essere commisurata all'importanza dell'obiettivo da conseguire, che è quello di raggiungere concreti risultati ».

(Dispaccio 5.SRP - 25/4/1940).

Bisogna riconoscere che le perplessità manifestate dall'ammiraglio Balsamo circa l'opportunità di impiegare tutte le unità di superficie dislocate a Massaua in una problematica azione notturna nelle prime ore di guerra appaiono pienamente giustificabili.

Impegnare tutte e sette le siluranti di superficie disponibili, ed insostituibili in caso di perdite, spingendole in acque sicuramente controllate dal nemico, non era soltanto impresa azzardata, il che non avrebbe giustificato, almeno in via assoluta, una rinuncia, ma era anche impresa che non offriva nessuna soddisfacente contropartita al rischio che le navi avrebbero corso.

Comunque, un'occasione propizia per ritornare sulla questione si presentò poco dopo.

Nel mese di maggio l'ammiraglio Balsamo fu chiamato dal Viceré ad Addis Abeba, ove fu messo a conoscenza di un nuovo piano di operazione per l'investimento di Gibuti, da effettuare subito dopo lo scoppio delle ostilità. Per tale operazione alla Marina si chiedeva:

— di impedire probabili rifornimenti di uomini e mezzi a Gibuti e nella Somalia britannica;

— di eseguire attacchi contro eventuali unità che si trovassero nella rada di Gibuti per concorrere alla difesa della Piazza con le loro artiglierie, sia stando alla fonda che in moto.

L'ammiraglio Balsamo ritenne allora giunto il momento di rivedere tutte le proposte fatte, sia in merito all'impiego dei sommergibili, sia a quello delle navi di superficie.

4. - PIANI OPERATIVI PER I SOMMERGIBILI. LA POSA DELLO SBARRAMENTO OFFENSIVO NELLA PRIMA NOTTE DI GUERRA.

Conformemente alla prescrizione della Di. Na. 4, secondo la quale, all'inizio delle ostilità si sarebbero dovuti impiegare i tre quarti dei sommergibili pronti, era previsto che le unità subacquee di Massaua raggiungessero nei primi giorni, anzi nelle prime ore di guerra, le seguenti zone operative, un'unità per ciascuna zona:

| | | |
|----------------------------|------------------------------|-----|
| Acque di P. Sudan . . . | durata della missione giorni | 8; |
| Zona di Gibuti | » » » » | 12; |
| Aden | » » » » | 12; |
| Acque di Berbera | » » » » | 18; |
| Golfo di Oman | » » » » | 28. |

La durata prevista per la missione comprendeva anche il tempo impiegato per l'andata ed il ritorno, ed era lasciata ai comandanti facoltà di rientrare in anticipo o di prolungare la permanenza in mare se speciali circostanze lo avessero consigliato.

Su questo programma non vi era stata ancora occasione di soffermarsi; ora, in seguito agli orientamenti emersi nel rapporto tenuto dal Vicerè, e principalmente in conseguenza del piano di attacco a Gibuti, le cose mutavano notevolmente di aspetto. Fu di conseguenza fatta presente a Supermarina la necessità di modificare gli ordini precedenti in base ai criteri contenuti nel foglio 391 R.P. in data 28 maggio 1940, del quale si trascrive il seguente stralcio:

« a) Rinunciare temporaneamente agli agguati stabiliti per i sommergibili, e disporre invece tre, nei Golfi di Tagiura e di Aden, in modo da coprire le eventuali provenienze da est.

« Dato il numero di sommergibili disponibili e la necessità della permanenza in detti agguati, non ritengo di poter garantire più di tre battelli in mare contemporaneamente.

« *b*) Eventuale impiego delle squadriglie Ct in attacchi notturni contro convogli.

« Non procedere alla posa dello sbarramento offensivo già contemplato dalle attuali consegne, perchè può risultare di maggior vincolo per noi che per il nemico, tanto più che questi disporrà sempre del Piccolo Stretto di Bab el Mandeb, che è sotto il suo pieno ed assoluto controllo, per l'entrata e l'uscita dal Mar Rosso ».

Questa volta la risposta di Supermarina fu più esplicita della precedente, come risulta dal seguente teledispaccio 10515 in data 5 giugno 1940:

« Approvo. Confermo che applicazione mie direttive operative è sempre e di volta in volta subordinata a vostro apprezzamento della situazione in codesto scacchiere ».

Risposta che autorizzava l'Ammiraglio ad aggiudicarsi piena libertà d'azione nelle acque di sua giurisdizione.

E' interessante considerare l'affermazione dell'ammiraglio Balsamo a proposito dei sommergibili: « non poter garantire più di tre battelli in mare contemporaneamente ».

Traspare da essa la preoccupazione del Comandante Superiore per il logorio che le unità subacquee avrebbero subito nel corso della dura guerra nei mari tropicali; nel capitolo seguente vedremo come egli fosse fatalmente costretto a non tenerne eccessivo conto quando dovette disporre le prime missioni dei sommergibili, e come invece gli avvenimenti successivi dimostrassero pienamente fondate le sue apprensioni.

In definitiva, la posa dello sbarramento non si fece; e si rinunciò anche all'incursione delle siluranti nelle acque di Bab el Mandeb, tanto con una sola squadriglia Ct quanto con tutte e due.

Nell'imminenza delle ostilità il *Pantera* si dislocò ad Assab, ma per effettuare la posa degli sbarramenti difensivi (antinavi) sulle rotte di avvicinamento a quel porto. Compiuta quella missione, il *Pantera* fece ritorno a Massaua.

Nello stesso periodo, cioè nella seconda settimana di giugno 1940, l'Eritrea e l'Ostia mettevano in opera gli sbarramenti difensivi

della zona di Massaua, mentre con tre dragamine veniva iniziato il dragaggio sistematico dei Canali Nord e Sud di Massaua.

Si iniziava anche il rifornimento periodico delle stazioni r.t., delle stazioni di vedetta e semaforiche, e delle batterie, sulle isole e sulla costa a sud di Massaua.

La torpediniera *Orsini* effettuava il trasferimento a Marsa Taclai ed a Marsa Belissé di personale e materiale dell'Esercito per la costituzione di presidi avanzati.



CAPITOLO III.

IL PRIMO PERIODO DI ATTIVITÀ DEI SOMMERGIBILI

I. - LE CONDIZIONI CLIMATICHE AMBIENTALI.

Come abbiamo detto al primo capitolo, in origine erano dislocati a Massaua 4 sommergibili oceanici e 4 costieri; ma poco prima dell'inizio delle ostilità due dei costieri furono sostituiti dagli oceanici *Torricelli* e *Galvani*.

Gli otto sommergibili che entrarono in azione il 10 giugno 1940 erano in servizio: *Archimede* e *Torricelli* dal 1939; *Galvani* e *Guglielmotti* dal 1938; *Macallè* dal 1937; *Perla* dal 1936; *Galilei* e *Ferraris* dal 1935. Nessuno di essi poteva quindi dirsi di tipo antiquato o superato; erano tuttavia sommergibili di normali caratteristiche come tutti gli altri in servizio, senza altra distinzione che non quella tra « oceanici » e « costieri », distinzione determinata da limiti di dislocamento e di autonomia (aveva da poco sostituita quella di « grande - media - piccola crociera »), ma senza alcun riferimento alle speciali condizioni di ambiente in cui le unità avrebbero dovuto prevedibilmente e prevalentemente operare. E cioè nessuno speciale accorgimento era stato adottato per migliorare, su quegli otto « battelli », le possibilità di vita degli equipaggi ed assicurare il funzionamento delle armi e dei macchinari, in condizioni ambientali particolarmente avverse per le caratteristiche climatiche e meteorologiche del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano, cioè dei loro campi di operazione.

E' noto che il Mar Rosso e l'Oceano Indiano sono dominati dai monsoni, venti caratteristici per la loro costanza e periodicità, per cui a qualsiasi data si sa sempre, con grande approssimazione e spesso

con assoluta certezza, forza e direzione del vento e del mare che vi si trovano. Nell'Oceano Indiano abbiamo il monzone di sud-ovest e quello di nord-est che si alternano con periodo di sei mesi; il primo è molto più violento del secondo e nei mesi di giugno, luglio e agosto raggiunge il massimo della forza (9 della scala Beaufort).

Il Mar Rosso è influenzato dai monsoni dell'Oceano Indiano i quali però, superato Bab el Mandeb, ruotano, così da spirare sempre nella direzione della mediana del Mar Rosso, cioè nord-nord-ovest e sud-sud-est; l'inversione si verifica con un ritardo di un mese rispetto all'Indiano, e perciò il vento da nord-nord-ovest, che comincia a soffiare in aprile, si stabilizza ai primi di giugno e continua poi fino a settembre senza però mai raggiungere forza di burrasca. Quello da sud-sud-est, che comincia a soffiare in ottobre, è normalmente assai forte e solleva mare grosso e corto.

Ma la caratteristica climatica più importante da mettere in rilievo è che in Mar Rosso l'umidità atmosferica raggiunge assai spesso il 100%, provocando sulle unità navali di qualsiasi tipo, e specialmente sulle unità subacquee, dove la ventilazione è sempre di difficile realizzazione, forti dispersioni nei circuiti elettrici e nei motori. Le poche misure adottate per prevenire tali gravi inconvenienti si dimostrarono, all'atto pratico, di scarsa efficacia. Nella presunzione poi di riuscire a scongiurare i deleteri effetti che la forte umidità, in ambiente eccessivamente caldo, poteva avere sulla fisiologia umana, i battelli del Mar Rosso erano dotati, come tutti i sommergibili italiani, di impianti di condizionamento d'aria, nei quali il gas frigorifero era il cloruro di metile (CH_3Cl), un gas tossico, incolore ed inodore che, come vedremo, menomò gravemente l'efficienza delle unità operanti.

2. - CROCIERE, ADDESTRATIVE IN TEMPO DI PACE.

Le gravi difficoltà che l'attività dei sommergibili avrebbe incontrato in clima tropicale ed in zona di monsoni non potevano essere ignorate, perchè erano state già messe in evidenza da esercitazioni effettuate in tempo di pace. Il logorio al quale veniva sottoposto il materiale, la difficoltà e talvolta addirittura l'impossibilità di usare cannoni e siluri a causa del mare erano elementi noti perchè già nel 1939 era stata eseguita una crociera di addestramento ed esperimento con una sezione di sommergibili composta da *Otaria*

e *B. Brin*, proprio in periodo di monsone di sud - ovest. Il rapporto del capitano di corvetta Vocaturo, comandante dell'*Otaria* e capo sezione, concludeva in questi termini:

« Dalle osservazioni suesposte risulta che i sommergibili sia del tipo *Otaria* che del tipo *Brin* possono compiere crociere in Oceano Indiano durante il periodo di monsone di sud - ovest.

« Per quanto riguarda però la possibilità di impiego in caso di guerra, essa risulta nulla nei tipi *Otaria* e scarsa nei tipi *Brin*.

« Infatti per i primi, come precedentemente detto, non è mai possibile adoperare nè i siluri nè il cannone; per i secondi invece l'uso del cannone può risultare possibile entro certi limiti, ancor più ristretti dal fatto che occorre tenere la velocità molto bassa.

« L'agguato in immersione, per le considerazioni già esposte circa la visibilità e la possibilità di navigare a quota periscopica, risulta praticamente impossibile. L'agguato con l'esaurimento parziale, data l'intensità del mare e la necessità di tenersi con la prora ad esso, risulta egualmente impossibile data la violenza dei colpi di mare.

« Se a quanto sopra si aggiunge la deficiente autonomia già segnalata, se ne conclude che i sommergibili *Brin* ed *Otaria* non sono idonei ad operare in Oceano Indiano durante il periodo di monsone di sud - ovest ». (14 luglio 1939).

Un'altra crociera, nello stesso anno 1939, era stata eseguita in periodo di monsone di nord - est, dai sommergibili *Gemma* e *Perla*; ne erano emersi elementi di giudizio di notevole gravità nei riguardi degli impianti di condizionamento d'aria. In proposito il Comando della squadriglia sommergibili di Massaua così si esprimeva:

« Su due unità, *Gemma* e *Perla*, si sono dovute lamentare nuove sfuggite di cloruro di metile dagli impianti di condizionamento d'aria.

« Per quanto le avarie siano state subito individuate ed il personale abbia respirato l'aria inquinata per non più di 15 minuti, i colpiti da malore hanno praticamente perduto ogni efficienza, confermando quanto in precedenza era stato più volte esaminato, e cioè essere il cloruro di metile in grado di menomare l'efficienza fisica dell'equipaggio anche per concentrazioni molto lontane da quella tossica ». (24 aprile 1939).

Poco più di un anno dopo, nelle prime missioni di guerra di cui ora parleremo, fra le cause determinanti dei numerosi sinistri vi fu quasi sempre anche l'avvelenamento per cloruro di metile, al quale, in maniera più o meno grave, andarono soggetti gli equipaggi.

3. - GLI ULTIMI ORDINI E L'INIZIO DELLE OPERAZIONI.

Nel capitolo precedente abbiamo visto come verso la fine di maggio 1940 il Comando Superiore di Marina in A.O.I. avesse stabilito di iniziare le operazioni con tre sommergibili anzichè cinque, e destinandoli tutti e tre ad agguati connessi con l'operazione di investimento di Gibuti progettata dal Comando Superiore delle FF. AA.

Ma in effetti il 10 giugno 1940 partirono quattro unità, con distribuzione di compiti alquanto diversa, e cioè: *Ferraris* all'agguato presso Gibuti; *Galilei* all'agguato presso Aden; *Macallè* presso Porto Sudan e *Galvani* nel Golfo di Oman. Nessun sommergibile venne inviato, per il momento, all'agguato presso Berbera.

Il 19 giugno però, dietro viva ed urgente richiesta del Comando Superiore delle FF. AA. in previsione di un'offensiva terrestre contro la Somalia britannica e francese, presero il mare anche il *Perla* e l'*Archimede*, diretti il primo davanti a Gibuti ed il secondo sulla rotta Gibuti - Aden.

Rimasero in porto soltanto il *Guglielmotti* ed il *Torricelli*, ma per pochi giorni soltanto; il *Torricelli* usciva il 14 giugno per sostituire il *Ferraris* rientrato per avaria; ed il 21 giugno il *Guglielmotti* partiva in soccorso dei naufraghi del *Macallè* perdutosi per incaglio.

In tal modo, per un motivo o per un altro, nei primi dieci giorni di guerra gli otto sommergibili di Massaua presero tutti il mare.

Un così intenso impiego era indiscutibilmente contrario all'economia bellica, specialmente in considerazione di tutte quelle circostanze di clima, di ambiente, di efficienza che abbiamo considerato al principio di questo capitolo. Tuttavia, il lodevole criterio di una condotta di guerra decisamente offensiva, almeno nei primi giorni, il desiderio di tenere alto il nome della Marina, l'entusiasmo e lo slancio che animavano tutti, e magari anche la previsione di una rapida conclusione della guerra, finirono con l'indurre i comandi a non considerare più profondamente quella massa di dati e di ele-

menti negativi forniti da esperienze e da esercitazioni in tempo di pace; a sormontare quei criteri restrittivi ai quali l'Ammiraglio di Massaua aveva in precedenza ispirato le sue proposte, e formularne altre, regolarmente approvate a Roma, per un largo impiego iniziale dei sommergibili, che inoltre avveniva, è opportuno notarlo, proprio in pieno monsone di sud-ovest.

E quando il Vicerè ne chiese altri due, da Massaua si aderì senza esitazione, mentre in pari tempo si provvedeva d'urgenza a sostituire il *Ferraris*, rientrato per avaria.

Purtroppo le conseguenze di tanta larghezza non tardarono a farsi sentire, ed anche più gravi di quanto una visione meno ottimista avrebbe permesso di prevedere. E veniamo alla narrazione delle prime missioni dei sommergibili.

4. - MISSIONE E AFFONDAMENTO DEL *Macallè*.

Il *Macallè* (tenente di vascello Morone) lasciò Massaua alle 16 del 10 giugno, e, dopo aver eseguito l'immersione di assetto, diresse per il Canale Nord.

Doveva raggiungere un punto a circa 8 miglia a levante di Porto Sudan e rimanere all'agguato in una zona limitata a 30 miglia dal porto. Navigando in superficie di notte ed in immersione di giorno, avrebbe potuto raggiungere la zona di agguato in circa 55 ore, dopo un percorso di 310 miglia.

La parte più delicata della navigazione era l'ultima in cui occorreva tenersi in franchia di quel gruppo di isole, isolotti, scogli, secche, estendentesi intorno a Porto Sudan ma con maggiore ampiezza verso sud-est, e che occorreva aggirare per portarsi nella zona di agguato. Per una condotta quanto più possibile sicura della navigazione sarebbe stato necessario riconoscere e rilevare i fari costruiti sugli isolotti di Masamarhu e di Hindi Gider, e quello sulla secca di Sanganeb (v. cartina n. 4); il riconoscimento, è ovvio, non poteva esser fatto che di giorno, e quindi col periscopio.

L'ultimo punto a terra di cui il *Macallè* poté disporre fu il nostro faro di Cavet, acceso appositamente per il passaggio del sommergibile e sul quale fu effettivamente regolata la navigazione fino alle 03.00 dell'11 giugno.

Purtroppo, a causa del cielo nuvoloso, il *Macallè* non poté fare il punto astronomico nè all'alba dell'11, nè durante l'intera gior-

nata, nè il giorno successivo, 12 giugno; e nemmeno fu possibile, per ragioni contingenti, riconoscere di giorno il faro di Masamarhu; ma a questi inconvenienti nautici se ne aggiunse, lo stesso giorno 12, un altro di ben diversa natura: l'inquinamento dell'atmosfera ambiente del sommergibile in conseguenza di una perdita di cloruro di metile dalla tubolatura dell'impianto di condizionamento d'aria.

I primi sintomi di intossicazione si ebbero tra i destinati in camera di lancio di prora, ma non vennero immediatamente identificati, tanto più che un'accurata ispezione alla tubolatura non rivelò perdite di gas. Si pensò allora a cibi guasti ingeriti, o ad anidride carbonica accumulatasi nel locale, oppure ad esalazioni mefitiche dovute ad alcuni buglioli cui si era dovuto ricorrere per un'avaria alla latrina d'immersione. Vennero comunque presi subito tutti i provvedimenti che si poterono adottare nelle circostanze in cui il battello si trovava: i locali interni furono abbondantemente ventilati, gli uomini sofferenti furono tenuti a respirare affacciati al portello mentre il sommergibile navigava in emersione, fu somministrato latte.

Il mattino del 13 giugno il *Macallè* è già nella zona di agguato; il punto astronomico risulta una ventina di miglia a ponente del punto stimato e pertanto il comandante mantiene durante la giornata l'agguato con rotta a levante. Contemporaneamente cerca di migliorare le condizioni dei sofferenti, ma il loro numero va continuamente aumentando; il comandante stesso e gli altri ufficiali, particolarmente l'ufficiale di rotta, sono presi da malessere, il che rende la condotta della navigazione penosa e difficile. Anche le osservazioni astronomiche della sera e il calcolo del punto sono faticose e lunghe. Non ritenendo, in conseguenza, di poter attribuire molta fiducia al punto ottenuto, il comandante decide di tenere durante la notte due rotte di eguale lunghezza, la prima verso nord, la seconda verso sud; rotte che, a parte eventuali derive e scarrocci, dovrebbero riportare il battello press'a poco nel punto della sera.

Durante la navigazione notturna il locale di prora viene energeticamente ventilato e poi fornito di ossigeno.

All'alba del 14, poco prima di ordinare l'immersione, il comandante avvista un traliccio molto alto con accanto una casetta; in considerazione del grado di fiducia che crede dover attribuire al punto astronomico della sera precedente, nonchè della corrente di cui stima l'influenza, ritiene che il faro avvistato sia quello elevato

sulle secche di Sanganeb; ma il suo apprezzamento è errato, perchè si tratta invece del faro di Hindi Gider, distante ben trenta miglia dall'altro. Un errore che, come vedremo tra poco, sarà fatale per il sommergibile.

Durante la giornata del 14, che trascorre in immersione, gli ammalati peggiorano; occorre rinunciare ad armare i tubi di lancio poppieri per poter riunire tutti i siluristi ancora validi nella camera di lancio di prora. Ma gli uomini intossicati vanno, uno dopo l'altro, perdendo il controllo dei loro atti; girano nudi per i locali, sono insensibili ai richiami; un sottocapo silurista particolarmente inquieto pronuncia frasi prive di senso.

La sera del 14 il comandante valuta accuratamente la situazione e, d'accordo con l'ufficiale in 2^a, decide di continuare la missione soltanto se durante la notte gli intossicati si saranno ripresi per effetto delle cure che riceveranno e dell'aria libera che potranno respirare; in caso contrario rientrerà a Massaua.

Ma nella notte dal 14 al 15 il *Macallè* subì le conseguenze dell'errore nell'identificazione del faro avvistato il giorno prima. Mentre il comandante riteneva di essere più a nord ed in acque libere, il sommergibile si trovava invece proprio in quella zona di isolotti, scogli e secche a sud-est di Porto Sudan, navigando in superficie alla velocità di 8 nodi (un motore termico era ingranato sull'elica, l'altro era adibito alla carica degli accumulatori).

Alle 02.35 del 15 giugno il *Macallè* incagliava violentemente sull'isolotto Bar Musa Chebir (vedi cartina n. 3).

Il comandante, che era sulla plancia insieme con l'ufficiale di rotta, non appena percepì il pericolo prese correttamente tutti i provvedimenti del caso per evitare l'incaglio e successivamente per impedire la perdita del sommergibile; ma non potè raggiungere nè l'uno nè l'altro scopo. Impennato di prora e sbandato di circa 60 gradi sulla sinistra, il battello rimase per alcune ore sugli scogli, poi scivolò di poppa ed affondò in circa 400 metri di fondo.

L'equipaggio, agli ordini degli ufficiali, effettuò tutte le manovre di acqua e di pesi che parvero opportune per far galleggiare l'unità; contemporaneamente cercò di recuperare e portare sull'isolotto materiali e viveri. Cifrari e documenti segreti vennero distrutti.

Dopo l'affondamento tutti si riunirono sull'isolotto.

Benchè fossero intercorse alcune ore tra l'incaglio e la perdita del battello, nessuna comunicazione del sinistro fu trasmessa a Mas-

saua, neanche quando, nella prima fase, la cosa sarebbe stata forse possibile; probabilmente perchè l'avvelenamento per cloruro di metile aveva molto ridotto la capacità di percezione di vari uomini dell'equipaggio e dello stesso comandante. E' anzi opportuno trascrivere esattamente quanto ebbe a rilevare poi a Massaua la Commissione d'inchiesta circa la menomazione fisica e psichica del comandante Morone al momento dell'incaglio:

« Il comandante — precisa la Commissione d'inchiesta — mentre ricorda con discreta lucidità i fatti avvenuti nei giorni 10, 11, 12 e 13, ha una lacuna quasi completa per quanto riguarda il periodo dell'incaglio.

« ... del periodo trascorso dall'incaglio al trasferimento a terra dell'equipaggio, non ricorda che la distruzione dell'archivio...

« Poichè ai periodi di diminuzione delle facoltà mentali e psichiche si associa sempre la diminuzione di capacità di fissare nella memoria gli atti che avvengono in tali periodi, sembra molto probabile che il comandante non fosse nel pieno delle sue facoltà...

« ... Ha preso la sola iniziativa di distruggere l'archivio, ma anche questa appare presa tanto affrettatamente da far pensare che non si tratti di una decisione derivata da un ponderato esame della situazione, ma che sia un'azione che egli sapeva di dover fare appena vedesse il pericolo di essere preso vivo, e la esegue subito, senza pensare, ad esempio, a scrivere prima un messaggio o anche a tenere almeno un codice fino all'alba. Egli sa che deve compiere in casi simili una tale azione, ma non ha la facoltà di ragionamento necessaria per adattarla alla specifica situazione attuale.

« ... Poi, nei giorni trascorsi sull'isola, egli si trasforma completamente ed è tutt'altro che assente e passivamente fatalista: egli e l'ufficiale in 2^a sono i più attivi, non solo nel risollevare lo spirito della gente, ma anche nel lavorare personalmente alla costruzione dei ricoveri, alla raccolta del legno, ecc.

« La vita sull'isola viene del resto organizzata benissimo, in relazione ai limitati mezzi a disposizione: la disciplina non viene mai meno, il razionamento viene osservato rigorosamente, lo spirito di cameratismo è sempre vivo e l'autorità del comandante e degli ufficiali mai diminuita nè da un gesto nè da una parola meno che rispettosa.

« Per tutte queste ragioni la Commissione si è fatta la convinzione che il comandante nella giornata del 14 non fosse nel pieno

delle sue facoltà mentali e psichiche, e che presentasse i primi sintomi di avvelenamento per cloruro di metile, con manifestazioni di apatia, difficoltà di calcolare e di ragionare, automatismo di gesti e di parole.

« La relazione medica indica appunto che per avvelenamento per cloruro di metile i principali disturbi, ed i primi a comparire in ordine cronologico, sono quelli a carico del sistema nervoso con inibizioni delle funzioni cerebrali più nobili ».

Affondato il sommergibile, l'equipaggio, come abbiamo già visto, si raccolse al completo sull'isolotto e lì, come risulta dai brani della Commissione d'inchiesta sopra riportati, organizzò rapidamente ed esemplarmente la vita: gli indumenti furono distribuiti in modo che tutti avessero una maglietta ed un paio di pantaloni; i viveri e l'acqua furono rigorosamente razionati; si improvvisarono ripari con arbusti e pietrisco. E si organizzò infine una spedizione per avvisare del naufragio avvenuto e chiedere soccorsi.

Col battellino munito di remi, bussola, carta nautica e di un lenzuolo da usare come vela di fortuna, partirono la sera del 15 il guardiamarina Elio Sandroni, un sottonocchiere ed un marinaio. I loro viveri consistevano soltanto in tre bottiglie di acqua minerale, poca pancetta e qualche galletta.

Il mattino del 17 i tre atterrarono sulla costa sudanese, ma per tutto quel giorno non incontrarono nessuno. Il mattino del 18 trovarono alcune capanne di indigeni sudanesi dai quali ebbero dell'acqua. Proseguirono, sempre costeggiando, a remi e quando possibile con l'aiuto della vela improvvisata, e spingendo a braccia il battellino quando si trovavano sulle secche. Il mattino del 20 presero terra entro il confine eritreo, incontrarono una pattuglia di ascari ma senza nessuna possibilità di mandare messaggi; ripresero il mare e finalmente il pomeriggio del 20 giunsero al faro di Taclai. Fu così possibile informare Massaua del sinistro (1).

(1) Al G. M. Sandroni fu conferita sul campo la medaglia d'argento al valor militare con la seguente motivazione:

« Su una piccola imbarcazione, in condizioni di clima particolarmente avverse e con scarsenza di viveri e di acqua, non volendo approdare in territorio nemico percorreva le duecento miglia che lo separavano dalla costa nazionale sorretto dalla tenace volontà di procurare l'aiuto italiano ai componenti l'equipaggio di un sommergibile sinistrato in acque nemiche ». (Mar Rosso, 16-20 giugno 1940).

Fu inviato, appena giorno, un velivolo S 81 a sorvolare l'isolotto e fu fatto partire subito il *Guglielmotti* per il ricupero dei naufraghi. Tanto il velivolo quanto il sommergibile assolsero pienamente il compito assegnato; il velivolo individuò l'isolotto verso le 8 del 22 giugno e lanciò un messaggio e dei viveri; poco dopo giunse il *Guglielmotti* che prese a bordo l'intero equipaggio.

Per concludere il racconto dell'episodio è opportuno aggiungere che la sera del 21 i naufraghi vennero avvistati da un aereo nemico, il quale ritornò il mattino seguente per lanciare un messaggio con alcune istruzioni alle quali i naufraghi avrebbero dovuto attenersi per poter in seguito comunicare col velivolo.

Nelle tristi condizioni in cui si trovavano i naufraghi dopo sei giorni di permanenza sull'isolotto, e ravvisando che la prigionia poteva accettarsi come condizione per la salvezza se quelli del battellino non fossero riusciti a condurre a termine la missione, il comandante seguì le istruzioni del velivolo e pertanto gli inglesi seppero che su quell'isolotto era rifugiato un gruppo di marinai italiani. Il Comando inglese inviò allora un idrovolante per recuperare i naufraghi o almeno stabilire con essi un contatto diretto.

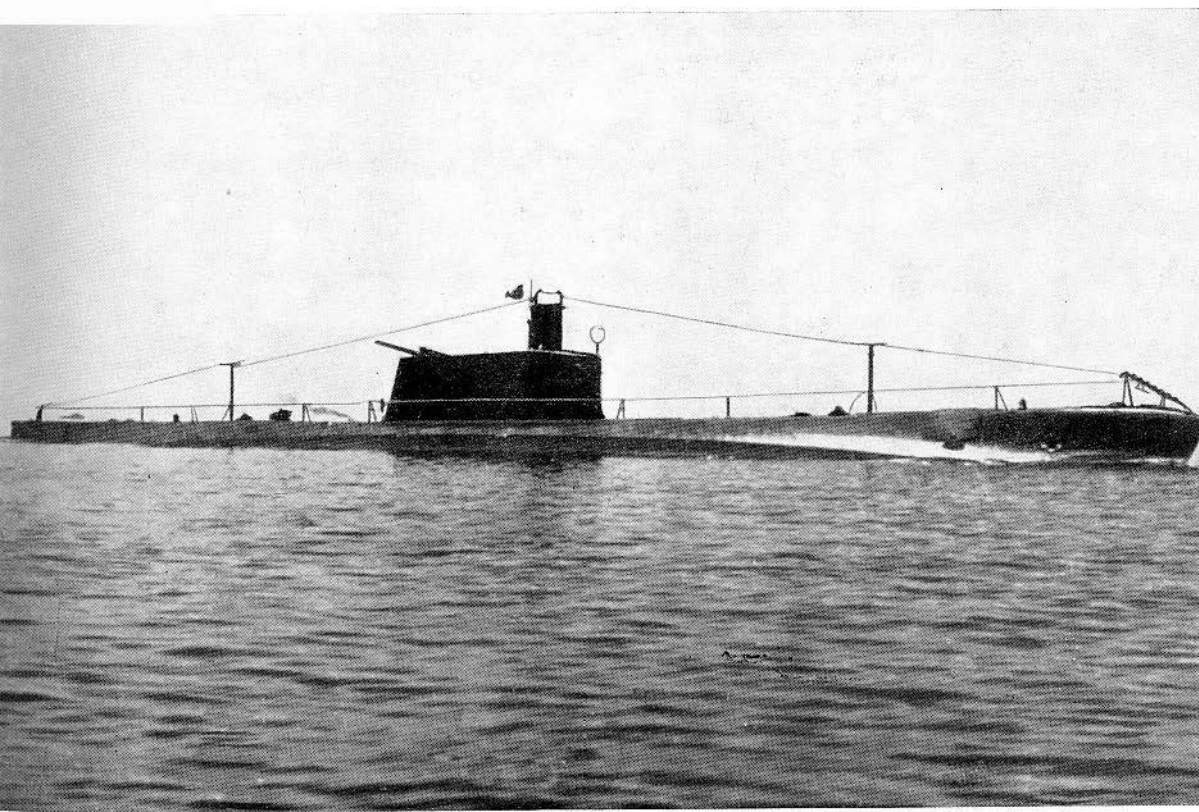
Quando il velivolo inglese giunse sull'isolotto, il *Guglielmotti* aveva già ricuperati tutti i naufraghi e si era immerso da pochi istanti. Erano le 12.45 del 22 giugno 1940.

5. - LA SFORTUNATA MISSIONE DEL *Galilei*.

Il *Galilei* incontrò la sorte più triste che possa toccare ad una unità da guerra, la cattura da parte del nemico; e fu sorte che le circostanze in cui si verificò il doloroso evento resero praticamente inevitabile.

Vedremo però come il *Galilei* prima di finire nelle mani degli inglesi tenne l'agguato davanti alla maggiore base nemica dello scacchiere con tenacia mirabile, si battè con grande valore, perdette in combattimento uno dopo l'altro il comandante, l'ufficiale in 2°, il capo servizio G. N., i sottufficiali più anziani e pratici, rimanendo infine con pochi uomini, parte dei quali feriti o intossicati.

Il *Galilei* (capitano di corvetta Nardi) partì da Massaua il 10 giugno 1940 per prendere l'agguato a sud di Aden (vedi cartina n. 4). La zona assegnatagli non era molto vasta, era in compenso molto rischiosa, data la vicinanza della base nemica, e potremmo anche



Sommergibile *Guglielmotti*.



dire la più rischiosa di tutte quelle in cui dovevano tenere l'agguato i sommergibili di Massaua. Tuttavia, in quella zona il *Galilei* rimase indisturbato per parecchi giorni, fino al momento cioè in cui la sua stessa attività bellica non ne ebbe inevitabilmente rivelata la presenza al nemico.

Dopo aver passato lo Stretto di Bab el Mandeb il giorno 12, il sommergibile giunse nella sua zona il giorno stesso e vi rimase fino al 18 senza che gli inglesi si mettessero in allarme, benchè il 16 avesse affondato una petroliera. Soltanto quando il giorno 18 il sommergibile fece uso del cannone il nemico cominciò a concentrare sul battello italiano i suoi mezzi offensivi.

Ora, il fatto che per sei giorni nessuna unità britannica, navale o aerea, abbia attaccato il *Galilei*, e nemmeno lo abbia ricercato, deve essere messo nel dovuto rilievo poichè costituisce la più convincente e decisiva smentita a certe voci che circolarono, allora e dopo, secondo le quali gli inglesi sarebbero stati a conoscenza delle zone di agguato dei nostri sommergibili dell'A.O.I.

E' ovvio che se i Comandi britannici avessero avuto preventiva conoscenza delle acque in cui i nostri battelli avrebbero operato in guerra, non avrebbero mancato di dar loro subito caccia, e nessuno vi si prestava più facilmente del *Galilei* che era lì, a portata, per così dire, delle loro mani.

Ritorniamo al sommergibile in agguato. Giunto in zona il 12 giugno, il *Galilei* fece il suo primo avvistamento il 16, alle 3 del mattino: una nave mercantile che fu fermata dal battello in emersione. Era la petroliera norvegese *James Stove*. Fu concesso all'equipaggio il tempo necessario per salvarsi con le imbarcazioni, quindi la nave mercantile venne affondata mediante tre siluri che la incendiarono.

Il fumo dell'incendio dovette essere visto anche da Aden; in questo senso, almeno, si esprime il nostro console Campini che lasciò Aden parecchi giorni dopo l'inizio delle ostilità per essere rimpatriato via Lisbona. Tuttavia non si ebbe reazione nemica; questa cominciò a manifestarsi soltanto nel pomeriggio del 18, dopo che il *Galilei* ebbe intimato col cannone il fermo al piroscafo jugoslavo *Drava*, che però fu correttamente rilasciato, perchè allora non eravamo in guerra con la Jugoslavia; ma il cannone venne udito da un guardacoste che immediatamente diede l'avviso; e il meccanismo offensivo si mise in moto.

Un velivolo da caccia venne subito inviato nella zona, scoprì il sommergibile, tuttora a galla, ne segnalò la posizione ad un bombardiere della R.A.F. che iniziò gli attacchi verso le 16.30.

Sembra che soltanto a questo punto il *Galilei* si sia immerso, ma non è facile ricostruire esattamente i movimenti e le azioni del sommergibile nelle 24 ore che vanno dall'incontro col *Drava* fino alla sua cattura, poichè nel combattimento del 19 caddero tutti gli ufficiali, meno uno, ed i sottufficiali più anziani; è però da ritenersi — in base alla documentazione britannica ed alle relazioni dei pochi superstiti al ritorno dalla prigionia — che l'immersione sia stata presa soltanto quando, verso le 16.30, si manifestò l'attacco aereo nemico: attacco peraltro che non produsse alcuna conseguenza. Sarebbe stato opportuno, a questo punto, che il *Galilei* si fosse allontanato dalla zona. Il comandante Nardi non ritiene di dover lasciare l'agguato e, miglio più miglio meno, rimane lì, dov'è stato avvistato. E la sera viene in superficie per caricare gli accumulatori.

Durante questa operazione avvista una formazione nemica e muove decisamente all'attacco; ma è scoperto prima di poter lanciare, e deve rapidamente immergersi.

Subisce una caccia violenta che, salvo una breve interruzione, dura tutta la notte e ancora una volta esce indenne dall'offesa nemica.

Il 19 giugno, alle otto del mattino, il *Galilei* si posa sul fondo in 45 metri per dare un po' di riposo all'equipaggio che mostra di risentire le conseguenze di nove giorni di missione trascorsi in un clima infernale, in penose condizioni di ambiente, aggravate dalla totale avaria dell'impianto di condizionamento d'aria. Qualche principio di intossicazione si è verificato nell'equipaggio, ma senza manifestazioni gravi.

Poco prima di mezzogiorno una nuova offensiva si scatena sul sommergibile; questa volta è il cacciasommergibile *Moonstone* uscito da Aden e la cui azione è così descritta in un rapporto britannico:

« Alle 11.37 del 19 giugno il *Moonstone* ottenne un contatto elettroacustico a 5000 yards di distanza, e 14 minuti dopo attaccò con una bomba di profondità regolata a 150 piedi. Altro contatto a 300 yards si ebbe alle 12.20 ed un'altra bomba di profondità fu sganciata alla stessa maniera. Sei minuti più tardi fu sganciata ancora una bomba... ».

E' chiaro che si tratta di un'azione nè intensa nè precisa; e questo autorizza a ritenere che il comandante Nardi non se ne sia molto preoccupato, tanto più che agli idrofoni, come hanno riferito alcuni superstiti, si percepiva soltanto un rumore di macchine alternative evidentemente prodotto da piccola unità. Nardi volle anche salire a quota periscopica per rendersi conto *de visu* della situazione e, dopo aver constatato che effettivamente si trattava di un'unità modesta e poco armata, decise di emergere per affrontare l'avversario col cannone.

Il combattimento che si svolse il pomeriggio del 19 giugno è stato descritto da un superstite, il sottocapo r.t. Bonavita, nella sua deposizione alla Commissione d'inchiesta (che l'ha dichiarata attendibile) e della quale qui si riporta uno stralcio:

«...emergemmo ed iniziammo il combattimento. Il congegno di mira del pezzo di prora era allagato, e pertanto il tiro di tale pezzo era completamente inefficace, perchè si puntava ad occhio. Il tiro col pezzo di poppa andava abbastanza bene, ma non riuscimmo mai a colpire il nemico perchè questi si spostava molto velocemente. Si sparò anche con le mitragliere da 13,2 che furono portate in plancia al loro posto. Il loro tiro era efficace. Il nemico sparava con un cannone e con molte mitragliere (impianti quadrupli).

«Dopo circa dieci minuti avemmo il primo colpo di cannone a bordo. La granata scoppiò sulla plancia e ferì il comandante ad un braccio ed al fianco, ed altri che si trovavano in plancia, tra cui il mitragliere Dubrovich, il nostromo Bellini ed il capo furiere Ailara, che in seguito alle ferite morivano qualche minuto dopo, ed il sottonocchiere Tabacchi.

«Io mi trovavo al pezzo di prora come graduatore d'alzo. Le notizie circa i ferimenti mi sono state date in prigionia dal sottonocchiere Tabacchi.

«Nel frattempo cadeva anche l'ufficiale in 2^a mentre si trovava al pezzo di prora e aiutava personalmente la «catena» di munizioni. Non so se fu colpito da una scheggia o da un colpo di mitraglia. Lo vedemmo cadere di schianto, e constatammo che presentava un buco alla fronte.

«Il guardiamarina Mazzucchi, che era vicino al pezzo di prora a dirigere il tiro, avvertì il comandante che era caduto l'ufficiale in 2^a. Il comandante rispose rincuorando e aggiungendo: — sparate magari più lentamente ma con più precisione —.

« Poco dopo il pezzo di poppa cessò il fuoco perchè il bossolo si era inceppato in sede di caricamento e non si riuscì ad estrarlo. Qualche minuto dopo, la plancia fu colpita da un secondo colpo di cannone, che scoppiò in torretta. Seppi dopo, in prigionia, che in seguito allo scoppio di questo colpo morirono il capo servizio g.n. capitano Dellarole, il sottordine di macchina, sottotenente Cametti, ed il contabile, capo Pappagallo, che erano in torretta.

« Successivamente la plancia fu colpita ancora da un terzo colpo che uccise il comandante e ferì altre persone, delle quali alcune mortalmente ».

Caduti il comandante, l'ufficiale in 2^a, il capo servizio g.n., alcuni altri ufficiali e parecchi sottufficiali; praticamente inutilizzati i due cannoni; gravemente danneggiato lo scafo, il sommergibile fermò i motori. Divenne così facile preda del nemico, tanto più che al *Moonstone* si era aggiunto, nell'ultima fase dell'azione, il Ct *Kandahar* e probabilmente un'altra unità.

Dagli interrogatori e dai rapporti dei superstiti appare chiaro che, dopo la morte del comandante, il *Galilei* rimase praticamente privo di comando. L'ufficiale più anziano ancora in vita era un guardiamarina di complemento, per giunta ferito, e non v'è perciò da sorprendersi che non siano stati impartiti gli ordini necessari per evitare la cattura del sommergibile.

La mancanza di energia e di senso della responsabilità da parte di quel guardiamarina trovano spiegazione nella giovane età e nella inevitabile impreparazione spirituale e professionale; è comunque indiscutibile che alla mancata sua azione di comando si deve se un drappello britannico potè mettere piede a bordo e portare il *Galilei* dentro Aden.

Dalle concordi testimonianze dei superstiti, risulterebbe che i documenti segreti ed i cifrari di bordo furono tutti distrutti prima della cattura del sommergibile. Ma lo furono tutti? Ed i superstiti ricordano esattamente ciò che fecero, videro, sentirono, in quei momenti che furono certamente tragici? E' molto difficile dare esauriente risposta a questi interrogativi, anche perchè i rapporti britannici non forniscono al riguardo alcuna indicazione. E' comunque certo che gli inglesi trovarono sul *Galilei* l'ordine generale di operazione per i sommergibili di Massaua e se ne impadronirono servendosi poi per disporre la caccia al *Galvani*.

6. - L'AFFONDAMENTO DEL *Galvani*.

Come il *Galilei* e qualche altro sommergibile, il *Galvani* (capitano di corvetta Renato Spano) partì da Massaua il 10 giugno, diretto alla zona di agguato assegnatagli all'imboccatura nel Golfo di Oman. Una zona abbastanza ampia, molto battuta dal traffico petrolifero del Golfo Persico, nella quale il *Galvani* giunse la sera del 23 giugno. E' difficile stabilire se il comando di Aden supponesse fin dal tempo di pace che l'Italia avrebbe stabilito nelle acque del Golfo Persico l'agguato di uno dei battelli di Massaua: comunque l'ordine generale di operazione rinvenuto sul *Galilei* eliminò ogni dubbio in proposito.

Furono presi i provvedimenti necessari per dar la caccia all'unità italiana, provvedimenti che sono efficacemente sintetizzati nel rapporto britannico di cui abbiamo già fatto cenno a proposito del *Galilei*, e che nei riguardi del *Galvani* così si esprime:

« Dall'ordine di operazione del *Galilei* catturato si seppe che il *Galvani* era salpato da Massaua il 10 giugno e che il 23 avrebbe raggiunto il Golfo di Oman e operato in un raggio di 8 miglia dall'imboccatura di quel golfo. Il traffico marittimo fu deviato e la corvetta *Falmouth* ed il Ct *Kimberley* mandati sul posto ».

Cosicchè quando il 23 giugno, a tarda sera, il *Galvani* imboccò il Golfo di Oman, non incontrò nessuna di quelle petroliere che pur battevano abitualmente le rotte del Golfo Persico per conto del Governo inglese; si trovò invece di fronte la corvetta *Falmouth*, dalla quale fu avvistato in quella stessa notte, mentre navigava in superficie.

Dalla relazione inglese risulta che la *Falmouth*, avvistata un'ombra a due miglia e mezzo di distanza, si avvicinò e si accorse che si trattava di un sommergibile che navigava in emersione. Il rapporto così prosegue:

« Alle 23.08, a circa 600 yards di distanza, la *Falmouth* fece il segnale notturno di chi-va-là, quindi aprì il fuoco col cannone da 4 pollici prodiero ».

Il *Galvani* si immerse subito; ma non aveva ancora compiuto la manovra, quando venne colpito a poppa. A questo punto si verificò l'eccezionale atto di eroismo del 2° capo silurista Pietro Venuti che,

per evitare l'allagamento di tutto il battello, si chiuse stoicamente nel locale squarciato bloccando su di sè la porta stagna (1).

Un successivo lancio di bombe di profondità costringe il sommergibile, irrimediabilmente danneggiato, a venire rapidamente a galla per tentare una difesa col cannone e salvare almeno una parte dell'equipaggio. Ma nessuna reazione è possibile, perchè la manovra di emersione riesce soltanto parzialmente; dopo pochi minuti il sommergibile definitivamente affonda. Trentuno tra ufficiali e marinai riescono a salvarsi, compreso il comandante, e vengono recuperati dalla nave inglese; altri ventisei uomini, tra i quali tre ufficiali, scompaiono col *Galvani*.

Per maggiore illustrazione degli avvenimenti riportiamo uno stralcio del rapporto redatto dal comandante al rientro dalla prigionia:

« Alle 2.09 del 24 giugno, trovandomi, secondo la stima, a circa 50 miglia su rilevamento 130° da Little Qoin, il guardiamarina Car, sottordini alla rotta, avvista un'ombra di prora a dritta. Scorgo la sagoma di un bastimento con « beta » 10° a dritta sul rilevamento polare 45°, alla distanza di 7-800 metri.

« Immersione rapida con accostata a sinistra; contemporaneamente il nemico apre il fuoco con tutti i pezzi ed un colpo esplode sulla parte prodiera della plancia. In fase di immersione sento esplodere un altro colpo in plancia; chiudo le porte stagne.

« Mentre il sommergibile scende fortemente appruato con tutti i timoni in basso, subisce un brusco sbandamento, raddrizzandosi poi subito da sè. Ritengo di essere stato sfiorato dallo scafo nemico

(1) Alla memoria del 2° capo silurista Venuti Pietro, da Codroipo, fu decretata la medaglia d'oro al valor militare con la seguente motivazione:

« Di guardia in camera di lancio di sommergibile che nel corso di ardua missione di guerra in mari lontani dalla Patria veniva improvvisamente attaccato, in fase di immersione, da preponderanti forze di superficie avversarie, si distingueva per bravura e coraggio. Danneggiata irreparabilmente la zona poppiera da colpo di cannone che apriva una pericolosa via d'acqua nel locale a lui affidato, anzichè cercare la propria salvezza, consapevole di votarsi a morte certa, vi si chiudeva stoicamente bloccando la porta stagna. Con il suo cosciente, sereno sacrificio, evitava l'improvviso allagamento di tutto il sommergibile, rendeva possibile la temporanea emersione del battello ed assicurava la salvezza di gran parte dell'equipaggio, mentre egli, che alla Patria ed al dovere aveva offerto la vita, scompariva in mare con l'unità che successivamente si inabissava. Esempio luminoso di sublimi virtù militari ». (Mare Arabico, 24 giugno 1940).

sulle draglie di poppa che in tale istante si trovano, dato l'appruamento, a circa 2 - 3 metri dal pelo dell'acqua. Pochi istanti dopo, essendo il battello tuttora appruato a circa 30 m di profondità, tolgo un po' di timone di poppa e contemporaneamente il sommergibile viene violentemente scosso dall'esplosione vicinissima di una salva di bombe di profondità. Mentre l'appoppamento aumenta posso constatare le seguenti avarie:

« Mancanza di luce - Bloccaggio di tutti i timoni - Rottura dei manometri - Asportamento del quadro della forza in camera di manovra, che viene proiettato in mezzo al locale - Il motore elettrico di dritta precipita a 600 giri, quello di sinistra si ferma - Impossibilità di comunicare con altri reparti.

« Avendo l'appoppamento raggiunto i 40°, ho avuto la percezione che il sommergibile, in seguito a forte via d'acqua in un locale poppiero, fosse perduto. Decido di tentare l'emersione dando ordine di "aria per tutto". Il sommergibile reagisce faticosamente emergendo parzialmente. Faccio aprire il portello mentre i serventi al pezzo salgono in torretta; li seguo e raccomando al guardiamarina Car la distruzione dei cifrari. Appena fuori posso osservare quanto segue:

— a circa 300 m a dritta una cannoniera che spara colpi di cannone;

— di prora a sinistra un Ct;

— il sommergibile ha il « T » poppiero dell'aereo troncato, un grosso squarcio in plancia; l'acqua arriva al portello di poppa, mentre il battello riprende ad affondare.

« Apprezzando di non avere il tempo di armare il pezzo e di aprire il fuoco, a causa del forte sbandamento, ordino a tutto l'equipaggio di salire in coperta, ed a quelli che già vi si trovano di abbandonare la nave. Il T.V. Mondaini passando tra lo squarcio delle lamiere si reca ad aprire il portello di prora, dal quale esce il personale dei locali prodieri; l'acqua già lambisce il portello della torretta. Nessuno sale più in coperta, nè alcuna risposta viene data, ai miei richiami, dall'interno del sommergibile; ritengo che non vi sia più nessuno; ordino al personale radunato a prora di gettarsi in mare mentre l'acqua irrompe dal portello della torretta. Sono le 02.17; mi sono appena allontanato dal battello quando questo si dispone verticale con circa otto metri di prora fuori acqua e quindi affonda rapidamente.

« Dal momento dell'emersione, il sommergibile non ha galleggiato per più di due minuti. Nel frattempo la cannoniera inglese ha ammainato due lance di salvataggio che raccolgono i naufraghi. Mi accerto che nessun uomo sia ancora in mare e quindi salgo anch'io a bordo dell'imbarcazione. A bordo della cannoniera *Falmouth* faccio l'appello dell'equipaggio e constato la mancanza di 26 uomini, tra i quali il capitano del G. N. Torzuoli, il tenente G. N. Bassetti, ed il guardiamarina Gemignani. I superstiti sono 31 di cui 4 ufficiali ».

7. - MISSIONE, INCAGLIO E RICUPERO DEL *Perla*.

Le difficoltà incontrate dai sommergibili del Mar Rosso nelle prime missioni di guerra sono messe particolarmente, e diciamo pure drammaticamente, in evidenza dalle circostanze che accompagnarono e conclusero la missione del *Perla* dal 19 al 27 giugno 1940.

Anche per questo sommergibile, come per il *Macallè* e per quasi tutti gli altri del Mar Rosso, la drammaticità della vicenda trova la sua origine nella intossicazione per cloruro di metile, cui andò soggetto l'intero equipaggio; e poichè, se particolarmente tragiche furono le condizioni in cui venne a trovarsi il *Perla*, non ne differiscono molto quelle in cui si trovarono anche gli altri, ci soffermiamo piuttosto a lungo sul caso del *Perla* in quanto il dramma del quarto sommergibile può servire come esemplificazione generale; e perciò riporteremo abbondanti parti della relazione della Commissione di inchiesta che lo esaminò a Massaua mettendo nitidamente a fuoco le molteplici cause che, incidevano sulle possibilità d'azione di quegli otto battelli, e mettendo in ottima luce le circostanze in cui il *Perla* navigò e combattè, nonchè le condizioni ambientali in cui il suo equipaggio visse per alcuni giorni.

Nonostante tutte le circostanze avverse che culminarono con l'incaglio, all'ultimo momento la fortuna si volse a favore del *Perla*, secondata brillantemente dal pronto intervento del Comando Superiore di Marina che a Massaua organizzò i soccorsi con quella rapidità e quell'entusiasmo che furono doti peculiari degli uomini della nostra base del Mar Rosso fino agli ultimi istanti della sua esistenza. Si deve appunto all'efficienza di Massaua se il *Perla* non andò perduto alla sua prima missione.

Secondo le difettive iniziali il *Perla* sarebbe dovuto rimanere a Massaua durante le prime settimane di guerra, in turno di riposo; ma come abbiamo già detto, il Vicerè, in vista di un'ampia azione terrestre contro la Somalia francese e britannica, chiese che fossero dislocati in zona di agguato due sommergibili in più di quelli già previsti. L'Ammiraglio di Massaua non ebbe difficoltà ad aderire alla richiesta e designò per i nuovi agguati il *Perla* e l'*Archimede*.

Il *Perla* (tenente di vascello Pouchain) lasciò Massaua nel pomeriggio del 19 giugno 1940. Sua zona di operazione era il Golfo di Tagiura, entro un raggio di 15 miglia da Ras el Bir (vedi cartina n. 4); suo compito l'attacco ad unità da guerra ed a navi mercantili nemiche, secondo le prescrizioni del « caso A » previsto dalla « Di. Na. 4 », nonchè a qualunque nave mercantile avvistata a meno di 20 miglia dalle coste nemiche.

Il *Perla* sarebbe dovuto rimanere in zona di agguato fino al 9 luglio; il comandante aveva però la facoltà, come abbiamo già detto, di rientrare alla base anche prima del previsto se l'avesse ritenuto opportuno.

Dopo aver navigato in superficie sulle rotte di sicurezza del Canale Sud di Massaua e nella notte dal 19 al 20 giugno, il *Perla* all'alba del 20 si immerse e proseguì la navigazione in immersione.

Alle 11 si verificò a bordo un primo infortunio: un elettricista di guardia ai motori elettrici fu preso da un colpo di calore; curato con frizioni di ghiaccio, non si riprese e rimase in precarie condizioni per tutta la durata della missione.

E' questo il primo di una lunga serie di incidenti che proverranno poi duramente il sommergibile. Sul momento il comandante non dubita che il malore dell'elettricista sia da attribuire all'elevatissima temperatura che regna nell'interno del battello in seguito a cattivo funzionamento dell'impianto di condizionamento d'aria; ritiene che qualche filtro sia otturato ed ordina che si proceda alle necessarie verifiche ed alla manutenzione dell'intero impianto. Allo scopo è necessario uno smontamento delle tubolature, con qualche pericolo per le perdite di cloruro di metile che potrebbero derivarne; ma d'altra parte, senza condizionamento o con condizionamento deficiente la vita nell'interno del sommergibile è impossibile; pertanto il comandante, che intende compiere ad ogni costo la missione ed ha ancora un altro giorno intero di navigazione prima di arrivare in zona di agguato, dà ordine di eseguire durante la notte sul 21 la pulizia dei filtri, lavoro semplice e rapido, ed è convinto che, effet-

tuando tale lavoro mentre si naviga in emersione, il rischio non sia grave e che egli abbia comunque il dovere di affrontarlo.

Quando venne interrogato a Massaua dalla Commissione di inchiesta Pouchain disse testualmente: « Dai dati in possesso del direttore di macchina risulta che conseguenze gravi per effetto del cloruro di metile si hanno soltanto con concentrazioni tali di gas che non sono raggiungibili su un sommergibile neanche se l'impianto si scaricasse completamente ».

Queste parole rivestono importanza notevole, perchè rivelano come al principio della guerra non si avesse la nozione esatta del pericolo rappresentato dalle fughe di cloruro di metile sui sommergibili; ma su questo argomento torneremo più oltre.

Nella notte sul 21 giugno viene dunque eseguita la verifica dell'impianto; ma nel frattempo altri quattro uomini dell'equipaggio accusano malessere e sono presi da vomito. All'alba del 21 il *Perla* si immerge e durante la giornata il numero dei malati aumenta, i sintomi si fanno più gravi.

Il comandante ha ancora speranza di portare a termine la missione; nella notte sul 22 passa lo Stretto di Bab el Mandeb a tutta forza, e all'alba del 22 si posa sul fondo in 30 metri, a circa 3 miglia dalla costa somala francese, dove rimane fino al tramonto (vedi cartina n. 4).

La Commissione d'inchiesta così puntualizza le condizioni del *Perla* il 22 giugno:

« Durante questa immersione i tre ammalati peggiorano notevolmente, mentre ad essi si aggiungono anche gli uomini che giorni prima avevano dato solo segni di stanchezza eccessiva.

« Lo stesso ufficiale in 2^a, T.V. Simoncini, comincia ad apparire abbattuto e stanco.

« Nella mattinata del 22 gli ammalati abbastanza gravi, dei quali alcuni danno segni di alienazione mentale, sono già saliti a dieci ed il T.V. Simoncini, pur prodigando ogni cura ai malati, dà saltuariamente segno di non essere completamente in sè perchè pronuncia frasi sconnesse. Al tramonto il sommergibile emerge e dirige per la zona di agguato prevista dall'ordine di operazioni. La sera del 22 alcuni ammalati danno segni manifesti rumorosi di completa pazzia: un marinaio completamente nudo con due elmetti in testa, valigia in mano ed abiti del comandante sotto il braccio, strepita perchè vuole andare a terra; un altro si infila nella cuccetta del-

l'ufficiale in 2^a, un altro ancora tenta di eseguire delle manovre di allagamento e si è costretti a legarlo.

« Un elettricista canta a squarciagola ed intavola discorsi immaginari con la fidanzata, altri sono presi da allucinazioni e riconoscono nei macchinari di bordo immaginarie bestie feroci. Tutti i malati, più o meno, si ribellano alle cure che il capo silurista nella camera di lancio di prora ed un secondo capo nella camera ausiliari prodigano loro ».

Al tramonto del 22 il *Perla* emerge e si porta nella sua zona di agguato; il comandante è fermamente deciso di eseguire la missione, nella speranza che gli ammalati opportunamente curati si riprendano.

La giornata del 23 trascorre senza nessun avvistamento.

Nel frattempo, a Massaua è rientrato il *Ferraris* (1) e sono giunte le notizie sul sinistro del *Macallè*; l'Ammiraglio ordina al *Perla* di rientrare a Massaua. L'ordine è provvidenziale perchè indubbiamente solo in seguito a tale ordine il *Perla* non si perse miseramente nella stessa zona di agguato.

La navigazione di ritorno ha inizio nella notte sul 24 quando le condizioni dell'equipaggio sono divenute gravemente preoccupanti. Nella camera di lancio prodiera, satura di ammalati, la temperatura è talmente elevata, e l'aria così maleodorante che le persone provenienti da altri locali non possono sostarvi. Il T.V. Simoncini deve essere strettamente sorvegliato per evitare che compia atti pericolosi per la sicurezza del battello; in condizioni molto depresse è il capo servizio g.n. tenente Contessi; altri ammalati vengono ricoverati nel locale ausiliari.

Il quadro è tragico, ma fortunatamente il *Perla* riesce ancora a navigare ed a passare lo Stretto di Bab el Mandeb senza essere scoperto.

Nella giornata del 24 anche il comandante si sente male e le sue condizioni peggiorano rapidamente; non riesce più a trattenere nessun cibo, è spossato, costretto a rimanere quasi continuamente in cuccetta; anche il tenente Contessi peggiora.

Della giornata del 25 la relazione della Commissione di inchiesta dice:

(1) Si parlerà più oltre di questo sommergibile.

« Ad un'ora imprecisata della notte il sommergibile passa al traverso dello scoglio Pagliai; non lo vede a causa della grande foschia e pertanto mette la prora su Sciab Sciach accostando sulla stima. All'alba si posa sul fondo rimanendovi fino al tramonto. In tale data oltre la metà dell'intero equipaggio è giudicata inefficiente dai pochi sani ancora rimasti. La temperatura nell'interno del sommergibile è torrida, fino a raggiungere i 64° nella camera di lancio di poppa. Alcuni malati sono gravissimi. Il T.V. Simoncini è completamente pazzo. Al tramonto il sommergibile emerge e prosegue la navigazione sulla rotta Scoglio Pagliai - Sciab Sciach basandosi esclusivamente sulla stima e sullo scandaglio ».

Il 26 giugno la situazione precipita. Alcuni ammalati appaiono agonizzanti, un marinaio muore, altri debbono essere legati perchè sono divenuti pericolosi. Vengono praticate iniezioni di olio canforato a coloro che sono in peggiori condizioni e sulle prime si ha l'impressione che il rimedio dia qualche beneficio, ma in realtà si tratta più che altro di suggestione.

Intanto il comandante, nel comunicare a Massaua la posizione stimata, chiede l'accensione del faro di Sciab Sciach necessario per l'atterraggio. Non è da escludere che tale trasmissione r.t. abbia attirato l'attenzione del nemico ed anche rivelato la posizione del sommergibile.

Le ore diurne del 26 trascorrono come il solito in immersione, ma ancor prima del crepuscolo il comandante, considerate le condizioni dell'equipaggio, decide di non attendere l'oscurità per venire a galla. Mentre è ormai prossimo il tramonto, il *Perla* perciò emerge.

Il comandante non ha più la forza di muoversi e non riesce nemmeno a salire sulla torretta; vi salgono il sottotenente di vascello Vincenzi ed il guardiamarina Gallo, i quali contrariamente a quanto la stima faceva prevedere non scorgono terra. Poco dopo, a crepuscolo ormai quasi terminato, i due ufficiali avvistano a circa 3000 metri verso poppa un Ct nemico che dirige a tutta forza verso di loro. Non resta che ordinare l'immersione rapida ed il comandante, raccogliendo tutte le sue forze, si precipita in camera di manovra per dirigerla personalmente, coadiuvato dai pochi uomini ancora validi i quali devono occuparsi anche di tener a bada i malati.

Il sommergibile si posa sul fondo in 24 metri, mentre il Ct nemico comincia a lanciare bombe di profondità. Dal battello si regi-

strano alcuni scoppi piuttosto vicini, altri più lontani; si lamenta qualche avaria, ma in effetti i danni non sono gravi.

La caccia non dura a lungo, e dopo un paio d'ore di posa sul fondo il *Perla* può riprendere la navigazione, in immersione e con una rotta che lo porta verso la costa. Dopo alcuni minuti il comandante ordina l'emersione, e non vedendo ancora terra continua a navigare per ponente allo scopo di avvistare il faro di Sciab, Sciach o almeno un punto cospicuo a terra che gli permetta di determinare la posizione.

Non è possibile stabilire per quanto tempo il *Perla* navigò per ponente; ma non dovette essere molto, perchè ad un certo momento il comandante, preoccupato di avvicinarsi troppo alla costa, che peraltro non si vedeva ancora, ordinò di accostare in fuori. Fu proprio al termine dell'accostata, ad un'ora imprecisata della sera del 26 giugno, che il sommergibile incagliò. Era effettivamente a 20 miglia da Sciab Sciach, nei paraggi di Ras Cosar (vedi cartina n. 3).

Dalle deposizioni del comandante, degli ufficiali e del personale di bordo alla Commissione d'inchiesta e dalla relazione di quest'ultima appare chiaro che al momento dell'incaglio solo pochi membri dell'equipaggio avevano ancora integre le loro facoltà fisiche e mentali. Gli altri erano tutti in stato di incoscienza, totale o parziale, compreso il comandante. Il tenente di vascello Simoncini, caduto in mare, era stato salvato dal capo silurista Albiero e da un sottocapo cannoniere gettasisi prontamente in suo soccorso. Quel che la Commissione d'inchiesta ha potuto accertare risulta dai due brani della sua relazione che qui riproduciamo:

« Subito dopo l'incaglio appare evidente che lo Stato Maggiore e l'equipaggio abbiano subito un collasso fisico e psichico. La maggior parte della gente, e in special modo gli ufficiali, hanno passato la notte in stato di completa incoscienza.

« Si può solo precisare che alcuni uomini, sempre gli stessi, che durante la missione si sono prodigati nelle cure ai malati, hanno trasportato in coperta nella notte tutti i malati, che sono stati sistemati a poppa, ricoperti da una tenda, e vigilati a turno ».

Nonostante lo stato di prostrazione in cui si trovava, il comandante si preoccupò di informare Massaua dell'accaduto e della drammatica situazione in cui si trovava il sommergibile. E' questo uno dei pochi dati di fatto sui quali non vi siano incertezze.

Nella mattinata del 27 il comandante ed alcuni dell'equipaggio hanno in parte riacquisito la loro efficienza, e viene tentato il disincaglio del sommergibile, sia mettendo i motori a tutta forza indietro, sia alleggerendo il battello quanto più possibile; ma nessun tentativo ha successo. Il *Perla* resta lì dove si è incagliato, ed al comandante non resta che radiotelegrafare nuovamente a Massaua per chiedere assistenza e per informare che l'ottanta per cento della gente è intossicata dal cloruro di metile.

L'Ammiraglio dispose allora che uscissero la torp. *Acerbi* per tentare il disincaglio del battello o, nella peggiore ipotesi, per recuperare il personale, ed i Ct *Leone* e *Pantera* in funzione di sostegno; ma il *Leone* ebbe un'avaria e così il *Pantera* restò solo ad assolvere il compito di sostegno della torpediniera, che nel frattempo era giunta a Sciab Sciach. Alle 12.30 però entrambe le unità ebbero ordine da Massaua di ripiegare sotto la protezione delle batterie delle isole Shumma e Dilemmi, poichè l'aviazione aveva avvistato una forza navale nemica in rotta per Sciab Sciach.

L'effettiva composizione di tale forza navale è tuttora incerta. Secondo i rapporti italiani, dell'Aeronautica e del *Perla*, risulterebbe composta da un incrociatore e due Ct; secondo notizie di fonte britannica si sarebbe invece trattato del solo Ct *Kingston*. A parer nostro è da escludere che soltanto un Ct sia stato mandato o lasciato ad agire contro il *Perla* incagliato; l'ipotesi più verosimile è che il Ct fosse appoggiato a distanza da altre unità leggere, tra cui probabilmente un incrociatore. Sta comunque di fatto, che poco dopo il mezzodì del 27 giugno, presumibilmente verso le 14.30, una o più unità leggere inglesi aprirono il fuoco contro il *Perla*, a distanza che i nostri stimarono sui 10.000 metri.

Il sommergibile, pur così menomato nel materiale e nel personale, reagì come potè, rispondendo al fuoco nemico con il suo cannone da 100; contemporaneamente il comandante ordinava di chiudere le porte stagne, distruggere i documenti segreti, e gettare in mare gli ammalati affinchè potessero salvarsi a nuoto o con l'aiuto del battellino.

Per ricostruire l'azione conviene ancora ricorrere alla relazione della Commissione d'inchiesta.

« Al secondo caricamento la cartuccia si inceppa nella camera di caricamento del cannone, ed il capo silurista Albiero, dopo aver tentato inutilmente di estrarla per ricaricare, informa il comandante

della inutilizzazione del cannone. Il comandante ordina allora ripetutamente a tutte le persone rimaste a bordo di abbandonare la nave desistendo dal gettare in mare i malati, giudicando di non dover esporre la vita di alcune persone ancora valide in questo tentativo di salvare gente che ormai riteneva condannata a sicura morte sia per la gravità della malattia, sia perchè già colpita dalle schegge del bombardamento nemico. Tutti si buttano in mare, compreso il sottotenente di vascello Vincenzi che vi è obbligato espressamente dal comandante allo scopo di occuparsi dei superstiti. Restano a bordo il comandante, il guardiamarina Gallo e l'elettricista Forgiarini, quest'ultimo avendo risposto ai ripetuti ordini di buttarsi in mare con queste precise parole: *Finchè resta a bordo il comandante resto a bordo anche io*. Subito dopo una granata nemica lo colpisce alla testa (1) e il comandante, il g.m. Gallo, e il cadavere mutilato del Forgiarini vengono proiettati in acqua.

« Nel frattempo due nostri bombardieri attaccano le unità nemiche con lancio di bombe obbligandole ad allontanarsi. Senonchè dopo poco esse si ripresentano a breve distanza riprendendo il bombardamento. Contemporaneamente un aereo nemico lancia alcuni spezzoni contro il sommergibile; intanto il sottotenente di vascello Vincenzi aveva provveduto a portare in salvo sulla spiaggia a mezzo del battello alcuni uomini tra i quali il tenente di vascello Simoncini; altri avevano raggiunto la spiaggia a nuoto, altri erano affogati nel tentativo.

« Da questo momento fino al salvataggio dei naufraghi operato dalla colonna di soccorso inviata da Massaua non è più possibile

(1) Alla memoria del Forgiarini venne decretata la medaglia d'oro al valor militare con la seguente motivazione:

« Imbarcato su sommergibile impiegato in acque lontane e fortemente indiate, benchè leggermente minorato per intossicazione da gas sin dall'inizio della missione, dava instancabilmente la propria opera per tutta la durata dell'ardua operazione e dimostrava entusiasmo, capacità e coraggio ammirevoli. Durante impari combattimento sostenuto dall'unità incagliata contro siluranti nemiche, anzichè allontanarsi come ordinatogli perchè non necessario all'impiego delle armi, rifiutò con serena semplicità di abbandonare il sommergibile finchè vi fosse rimasto il comandante e lo aiutò calmo e sorridente sotto il fuoco concentrato del nemico. Colpito in pieno da proiettile d'artiglieria cadde su quel lembo di Patria da cui non aveva voluto staccarsi, immolando la giovane vita nell'adempimento cosciente e coraggioso del dovere cui si era dedicato con tutto lo slancio del suo animo valoroso, esempio delle più elette virtù militari e morali ». (Mar Rosso, 27 giugno 1940).

esporre cronologicamente i fatti occorsi dato che i ricordi dei superstiti sono molto vaghi ed imprecisi. In ogni modo in base alle vaghe deposizioni avute, si può stabilire molto presumibilmente nella seguente maniera il loro andamento:

« Al tramonto del giorno 27 i naufraghi, che si erano sparpagliati tra le dune durante il bombardamento aero-navale, si riunirono sulla spiaggia nella zona immediatamente prospiciente al *Perla*. Vengono inviati a bordo degli uomini per prendere tutto il recuperabile di acqua minerale e di viveri.

« Dietro richiesta del comandante, da parte del guardiamarina Gallo viene formata una piccola spedizione composta dagli elementi più validi e precisamente dal Gallo, dal capo silurista Albiero, dal 2° capo silurista Leone e dal 2° capo r.t. Viscuso. Compito di questa spedizione è quello di raggiungere, seguendo la spiaggia, il fanale di Sciab Sciach che è ritenuto distante circa 7 miglia dal luogo dell'incaglio ».

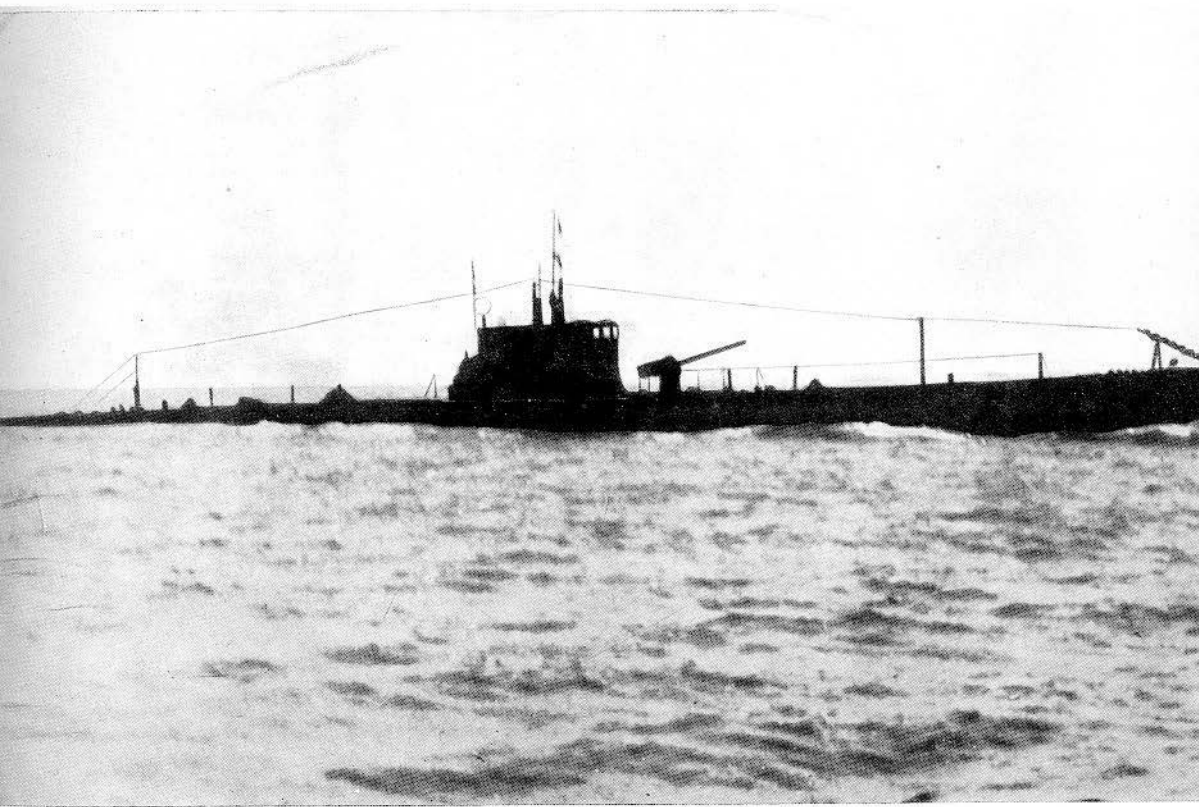
Intanto una squadriglia di S 81 su sette apparecchi, inviata da Massaua, attaccava le navi nemiche durante la loro ritirata e probabilmente danneggiava un Ct.

La sera stessa del 27 uscivano da Massaua le due squadriglie Ct, per trovarsi all'alba, la 3ª nei pressi di Ras Cosar, e la 5ª circa 20 miglia più a nord per appoggiare la 3ª, se necessario. In seguito ad una segnalazione aerea le due squadriglie si riunivano e dirigevano verso un presunto avversario; risultato poi infondato l'avvistamento tornavano nelle posizioni loro assegnate. Il mattino del 28 il *Manin* raccoglieva sulla costa la pattuglia del guardiamarina Gallo.

Gli altri naufraghi, guidati da un indigeno, raggiunsero la sera del 29 faticosamente il villaggio di Sovoità, il più prossimo alla zona dell'incaglio, e lì furono poi trovati il giorno 30 da una delle spedizioni di soccorso organizzate da Massaua. La stessa spedizione provide anche a dar sepoltura alle salme rimaste sulla spiaggia. Il tenente di vascello Simoncini venne trovato morto a bordo del *Perla*. Evidentemente l'ufficiale, che era stato portato a terra, quando aveva sentita prossima la fine aveva voluto tornare sulla sua nave; era morto tenendosi aggrappato all'asta della bandiera.

Tutte le unità inviate in soccorso del *Perla* rientrarono a Massaua dopo che il *Manin* ebbe recuperata la pattuglia Gallo.

Sul posto del sinistro si recò poi il comandante della Flottiglia sommergibili di Massaua, capitano di corvetta Spagone che, coadiu-



Sommergibile *Perla*.



vato dal maggiore g.n. Galdi, eseguì una accurata visita al *Perla*, stabilì l'entità delle avarie e dei mezzi necessari al ricupero, giudicato possibile. Fu allora allestita una nuova spedizione che il 15 luglio partì da Massaua agli ordini dello stesso comandante Spagone e che, scaricata l'acqua penetrata nello scafo, chiusi i fori aperti dalle cannonate, e lavorando di notte per sfuggire alla possibile scoperta aerea, riuscì a rimettere il *Perla* in condizioni di navigare, dopo averlo convenientemente alleggerito per disincagliarlo. Il 20 luglio la spedizione rientrava a Massaua col *Perla* a rimorchio.

I britannici, probabilmente informati di quelle operazioni, si presentarono davanti a Ras Cosar il giorno 21 con un incrociatore e tre Ct; ma, per loro, ormai troppo tardi. La formazione inglese, tempestivamente segnalata dalla stazione di vedetta di Pagliai, veniva sorpresa alle 16.50 da due nostri S 81 che la bombardavano senza però riuscire ad infliggere danni.

8. - LO STRENUO COMBATTIMENTO DEL *Torricelli*.

Il 14 giugno 1940 il *Ferraris*, come vedremo nel paragrafo seguente, rientrava a Massaua, avendo dovuto interrompere la missione nella zona di agguato davanti Gibuti, per avaria alle batterie di accumulatori. In sua sostituzione partiva subito il *Torricelli* (capitano di corvetta Pelosi).

Dopo una sosta ad Assab nei giorni 16 e 17 per riparare alcune avarie, e dopo aver superato lo Stretto di Bab el Mandeb, il *Torricelli* raggiunse all'alba del 19 la zona (vedi cartina n. 4) e mantenne l'agguato nonostante le difficoltà nautiche, la violenza del mare e le precarie condizioni ambientali del battello nel cui interno si dovevano sopportare temperature intorno ai 45° con umidità del 100%.

La sera dello stesso 19 il sommergibile ricevette però da Massaua l'ordine di spostarsi la sera del 21 nella zona limitata a nord dal parallelo dell'isola di Muscia ed a levante dal meridiano di Arab Shoal, di rimanere fino al 24 luglio in tale zona e, in caso di necessità, di spostarsi verso sud-est.

La nuova zona assegnata era praticamente costituita da un triangolo di circa 12 miglia di lato la cui base era rappresentata dalla costa somala con scogli e bassi fondali, e il vertice dall'Arab Shoal, bassofondo dell'estensione di qualche miglio, con fondali minimi di circa 4 metri. Ritenendo potesse esservi qualche errore nella compi-

lazione del radiomessaggio il comandante Pelosi ne domandò conferma.

Ricevuta la conferma richiesta, il *Torricelli* raggiunse la nuova zona il 21, e lo stesso giorno fu sottoposto a intensa caccia da parte di cacciatorpediniere nemici che operavano con bombe e probabilmente con torpedini da rimorchio. E' presumibile che il Comando di Aden sia stato messo in allarme dallo scambio di radiotelegrammi di due giorni prima, e non è da escludere che li abbia anche decrittati, o addirittura decifrati se era in possesso — cosa che abbiamo detto non potersi escludere — dei cifrari del *Galilei*.

Le bombe provocarono agli impianti ed ai macchinari di bordo danni di tale entità da rendere impossibile la ulteriore permanenza del sommergibile in zona d'agguato; il comandante decise pertanto di rientrare a Massaua. La navigazione presentava difficoltà nautiche non lievi; tuttavia alle prime ore del mattino del 23 il *Torricelli* attraversava diretto verso il Mar Rosso lo Stretto di Bab el Mandeb.

Alle 4.30, avvistata a breve distanza una silurante avversaria, il sommergibile prese la rapida immersione e non subì gravi danni dal susseguente attacco con lancio di bombe.

L'azione non durò a lungo e, quando l'ascolto idrofonico rivelò che l'unità nemica si stava allontanando verso Perim, Pelosi studiò la situazione e considerato:

— che l'ora avanzata e la corrente contraria impedivano di allontanarsi in immersione dalla zona prima dell'alba;

— che per posarsi sul fondo sarebbe occorso navigare piuttosto a lungo prima di trovare fondali adatti, e navigare per giunta a forte andatura a causa della corrente, col rischio di farsi sentire dal nemico;

— che sarebbe poi stata necessaria un'immersione di durata non tollerabile dall'equipaggio le cui condizioni fisiche erano poi menomate in seguito ad avaria dell'impianto di condizionamento d'aria;

— che durante il giorno la posizione del sommergibile sarebbe stata perfettamente individuata a causa delle perdite di nafta;

— che l'entità dell'offesa subita, e le informazioni avute prima della partenza da Massaua, autorizzavano a ritenere quasi certo che l'unità attaccante fosse una cannoniera con velocità di 13 nodi, mentre il *Torricelli* era in condizioni di raggiungere i 18 nodi;

ritenne opportuno venire a galla per allontanarsi dalla zona alla

massima forza in superficie, cercando di raggiungere la protezione delle batterie di Assab.

Un'esplorazione col periscopio, favorita dalla luna piena e dai primi chiarori dell'alba, consentì di scorgere di poppa una cannoniera, molto lontana, che con rotta opposta dirigeva verso Perim. Il sommergibile emerse, si preparò a combattere in superficie con tutti i mezzi e mise i motori alla massima forza: 17 nodi e mezzo.

Dopo circa cinque minuti si vide la cannoniera invertire la rotta e dirigere verso il sommergibile; poco dopo una seconda cannoniera apparve dalla direzione dei « Sette fratelli », e dopo qualche altro minuto tre cacciatorpediniere spuntavano a tutta forza dal Piccolo Stretto di Bab el Mandel. Si trattava dei Ct *Kandahar*, *Kingston*, *Karthum* da poco giunti dall'Atlantico e particolarmente attrezzati per la caccia ai sommergibili, e delle cannoniere *Indo* e *Shoreham*.

Sono circa le 5.30 del 23 giugno 1940.

Le cinque unità britanniche coprono tutto l'orizzonte, sono armate complessivamente con 22 cannoni da 120 o da 100 e con un centinaio di mitragliere di vario calibro, ma Pelosi decide d'ingaggiare egualmente il combattimento in superficie benchè il *Torricelli* non disponga che di un solo cannone da 100 e di quattro mitragliere da 13.2; e qui è opportuno trascrivere integralmente la relazione compilata dalla Commissione d'inchiesta per la perdita dell'unità:

« Alle 5.30 — è precisato nella relazione — con perfetta scelta di tempo e un alto spirito di aggressività, il sommergibile aprì il fuoco col cannone alla distanza di 5000 metri.

« Il nemico rispose quasi immediatamente, ed ebbe così inizio l'impari combattimento, durato circa 40 minuti, fra 3 Ct tipi *Karthum*, ciascuno armato con 6 cannoni da 120 e 28 mitragliere di vario calibro, e 2 cannoniere, contro un sommergibile armato con un cannone da 100 e 4 mitragliere da 13.2.

« Il secondo colpo del *Torricelli* colpì la cannoniera *Shoreham* che poi nel pomeriggio dovette rientrare ad Aden per riparazioni.

« Il sommergibile circondato dalle salve delle cinque unità nemiche manovrò con calma e perizia per ostacolare l'aggiustamento del tiro, continuando a sparare con ritmo serrato con il suo unico cannone, che inceppatosi varie volte fu prontamente rimesso in efficienza sotto l'infuriare del fuoco nemico.

« Le cannoniere dopo la prima fase del combattimento cominciarono a scadere, e una di esse accostò in fuori allontanandosi. I tre

Ct si avvicinavano con circospezione cercando di allargare il « beta » per circondare il sommergibile.

« Appena nel cerchio di lancio il comandante lanciò in tempi successivi i quattro siluri di poppa che furono evitati dal nemico con accostate perchè le scie erano visibilissime nella calma del mare; le accostate contribuirono a scombinare il tiro dell'avversario. Il sommergibile si spostava ormai in una larga scia di nafta uscente dalle casse esterne. A distanza ravvicinata i Ct iniziarono il tiro anche con le mitragliere di maggior calibro i cui colpi falciarono lo scafo e le sovrastrutture. Appena a distanza anche il sommergibile iniziò il tiro con le mitragliere, con evidenti risultati sulle plance dei Ct nemici.

« Alle 6.05 il sommergibile ricevette un colpo nella cassa assetto prodiera. Il proiettile, scoppiando, provocò l'entrata di acqua nella camera di lancio senza però sfondare la paratia. I timoni di prora furono parzialmente asportati dal tiro delle mitragliere nemiche. Contemporaneamente il comandante Pelosi rimase ferito al malleolo destro da una scheggia ».

Dalla relazione del comandante Pelosi:

« Alle 6.08 si verifica avaria al timone verticale, con violenta accostata del sommergibile sulla sinistra. Le unità avversarie tentano l'abbordaggio, continuando il tiro con tutte le armi. I proiettili che esplodono tutti intorno al sommergibile lasciano miracolosamente illeso il personale. Alle 6.10 il sommergibile è pressochè accerchiato dalle unità avversarie che rovesciano su di esso, da brevissima distanza, un poderoso volume di fuoco. La situazione avrebbe avuto il suo epilogo tra pochi istanti, con la distruzione dell'unità e la perdita dell'equipaggio. Il combattimento, che durava da 40 minuti, e l'enorme sproporzione tra le forze contrapposte non lasciavano dubbi. Ritenendo pertanto che l'onore del *Torricelli* e della sua bandiera fosse stato tutelato, affermato ed esaltato, e che non vi fosse più tempo di arrecare ulteriori offese al nemico, ho deciso di affondare il sommergibile salvandone l'equipaggio. Ordino quindi l'affondamento, e non appena avuta assicurazione dell'ufficiale in 2^a dell'esecuzione dell'ordine, ordino l'abbandono della nave. L'equipaggio si rifiuta di scendere in mare senza il suo comandante. Ripeto l'ordine, facendo presente che non vi è tempo da perdere ».

Ancora dalla relazione della Commissione d'inchiesta:

« Il comandante Pelosi, mentre il sommergibile affondava, fu trascinato in mare dall'equipaggio e tenuto a galla poichè era impossibilitato a muoversi e nuotare a causa della ferita e dello stordimento provocato dalle granate. Il sommergibile scomparve lentamente con la bandiera a riva, salutato spontaneamente alla voce dell'equipaggio.

« Il gruppo dei naufraghi in cui si trovava il comandante fu raccolto dopo circa 10 minuti dal Ct *Kandahar*; il secondo gruppo, in cui era l'ufficiale in 2^a, fu raccolto dal Ct *Kingston*.

« Il *Karthum* dopo aver raccolto due naufraghi abbandonò la zona; il *Kandahar* e il *Kingston* diressero per Aden.

« Il comandante Pelosi seppe in seguito che il *Karthum* all'imboccatura del porticciolo di Perim affondò per esplosione del deposito di munizioni di poppa per incendio provocato dai colpi del *Torricelli* (1).

« A bordo del *Kandahar* il comandante Pelosi fu ricevuto con gli onori militari ».

Un'osservazione è opportuna, ed è stata fatta dalla Commissione d'inchiesta, circa il modo in cui gli inglesi hanno condotto il combattimento.

E' indubbio che, data la durata dello scontro, la serrata distanza, la preponderanza delle forze nemiche, i danni subiti dal *Torricelli* non sono proporzionati all'entità dell'offesa. E' da ritenersi perciò che il nemico si fosse proposto di catturare il sommergibile più che di affondarlo; probabilmente proprio per questa ragione i tre caccia fecero uso prevalente, se non esclusivo, delle mitragliere, nella speranza di eliminare o quanto meno di terrorizzare il personale.

Ma fortunatamente, e a differenza del *Galilei*, il *Torricelli* non fu privato del comandante e dei suoi ufficiali e sottufficiali più anziani (2).

(1) In realtà sul *Karthum* esplose il serbatoio di un siluro colpito dalla scheggia di una granata dal *Torricelli* e provocò l'affondamento del Ct britannico.

(2) Al suo ritorno in Patria il comandante Pelosi fu decorato con medaglia d'oro al valor militare.

9. - LE MISSIONI INTERROTTE DEL *Ferraris* E DELL'*Archimede*.

Per far completo il quadro dell'attività dei sommergibili di Massaua durante le prime due settimane di guerra occorre parlare anche delle missioni del *Ferraris* e dell'*Archimede*; due missioni non portate a compimento, quella del *Ferraris* per avaria alle batterie di accumulatori, e quella dell'*Archimede* per gravissima intossicazione dell'equipaggio.

Poco è a dire del *Ferraris* (capitano di corvetta Piomarta). Partito il 10 giugno da Massaua per portarsi all'agguato nelle acque di Gibuti, nella notte dal 12 al 13, mentre passava lo Stretto di Bab el Mandeb, avvistò un Ct nemico; eseguì prontamente la rapida immersione, ma durante la manovra, per un ritardo nella chiusura di un « trombino » per l'aereazione dei locali batterie accumulatori, si verificò entrata di acqua di mare nelle batterie stesse, che risultarono così danneggiate gravemente.

Constatata la serietà della menomazione, e valutata la diminuzione dell'efficienza dell'unità, il comandante decise di rientrare a Massaua, dove giunse il giorno 14.

L'*Archimede* (tenente di vascello Signorini), come abbiamo già avuto occasione di dire, era stato destinato, contemporaneamente al *Perla*, ad assumere l'agguato relativo alla progettata operazione contro la Somalia francese, su richiesta di Addis Abeba, in una zona a metà distanza tra Aden e Gibuti (vedi cartina n. 4). Partì da Massaua il 19 giugno.

Questo battello aveva già lamentato qualche inconveniente all'impianto di condizionamento d'aria durante le esercitazioni effettuate prima del 10 giugno, ed ora aveva in corso alcuni lavori di riparazione proprio a tale impianto. Ricevuto l'ordine di partenza per la sua non prevista missione, l'*Archimede* compì in tutta fretta i suoi lavori, quindi il 19 prese il mare per la zona di agguato assegnatagli. Ma già durante la giornata del 20 alcuni dell'equipaggio cominciarono ad accusare malessere, cosicchè anche sull'*Archimede* si determinò una situazione analoga a quella verificatasi sul *Perla* e sul *Macallè*.

Sul principio non si sa bene a quale causa attribuire il malore degli uomini e si tentano rimedi e cure di varia natura e principalmente si agisce sull'orario e sul carico dell'impianto di condizionamento d'aria, nella speranza di migliorare, così facendo, la situazione negli ambienti interni del sommergibile; ma i condizionatori

funzionano sempre peggio, ed il quarto giorno si rende necessario fermare completamente tutto l'impianto.

Molti uomini, tra i quali due ufficiali, sono presi da colpi di calore; poi l'intossicazione comincia a manifestarsi, nei modi che già abbiamo visto: depressione, incoscienza, inappetenza, smania; euforia, allucinazioni, frenesia distruttiva od omicida.

Nel tardo pomeriggio del 23 il comandante sta considerando l'opportunità di interrompere la missione, quando riceve un messaggio da Massaua che gli ordina di spostare l'agguato di una cinquantina di miglia verso sud-est. L'ordine è causato dall'incontro del *Torricelli* con quattro Ct inglesi e da notizie sulla presenza di altre unità cacciasommergibili nella zona. Per eseguire quest'ordine si rimanda ogni altra decisione al giorno dopo, cioè al 24; ma in tale giorno la situazione interna è talmente peggiorata da non potersi fare altro che dirigere per Massaua.

Nella notte quattro marinai muoiono, uno dopo l'altro. L'*Archimede* trascorre le ore diurne del 25 posato sul fondo, ancora fuori dello Stretto di Bab el Mandeb, e nella notte rientra in Mar Rosso. Il comandante decide di dirigere per Assab anzichè per Massaua, e ad Assab arriva alle 08.30 del 26 giugno.

Vengono sbarcati i morti e ventiquattro uomini in condizioni gravi. Due di essi muoiono poche ore dopo.

Intanto l'Ammiraglio di Massaua provvede alla sostituzione del personale menomato, compresi comandante e capo servizio G.N., inviando ad Assab ufficiali e membri dell'equipaggio, parte in aereo, parte a mezzo del Ct *Leone*.

L'*Archimede* rimase ad Assab fino al 3 luglio, quindi, al comando del capitano di corvetta Piomarta, rientrò a Massaua, dove procedè ad alcuni lavori fra cui la sostituzione del cloruro di metile col freon (diclorodifluorometano), gas neutro che finalmente l'industria nazionale era riuscita a produrre in quantità sufficiente. Il 31 agosto l'*Archimede* era nuovamente pronto a prendere il mare.

Terminiamo così la cronistoria delle prime settimane di guerra dei sommergibili di Massaua, settimane in cui quei sommergibili furono chiamati ad esplicare un'intensa attività bellica, nella speranza di ottenere un qualche risultato clamoroso, capace di pesare fortemente sull'economia del conflitto.

Le finalità non furono in effetti raggiunte, e quattro sommergibili si persero, nelle circostanze che abbiamo viste; ma il combat-

timento del *Torricelli*, la tenacia del *Galilei* e del *Perla* nel restare all'agguato a qualunque costo, la ferma volontà dell'*Archimede* di rimanere in zona anche quando l'equipaggio era gravemente menomato, lo stoicismo col quale tutti sopportarono le difficilissime condizioni climatiche in cui si trovarono ad operare, sono altrettante e ben convincenti dimostrazioni dell'aggressività e dell'altissimo spirito che regnavano fra gli equipaggi delle unità subacquee di Massaua.

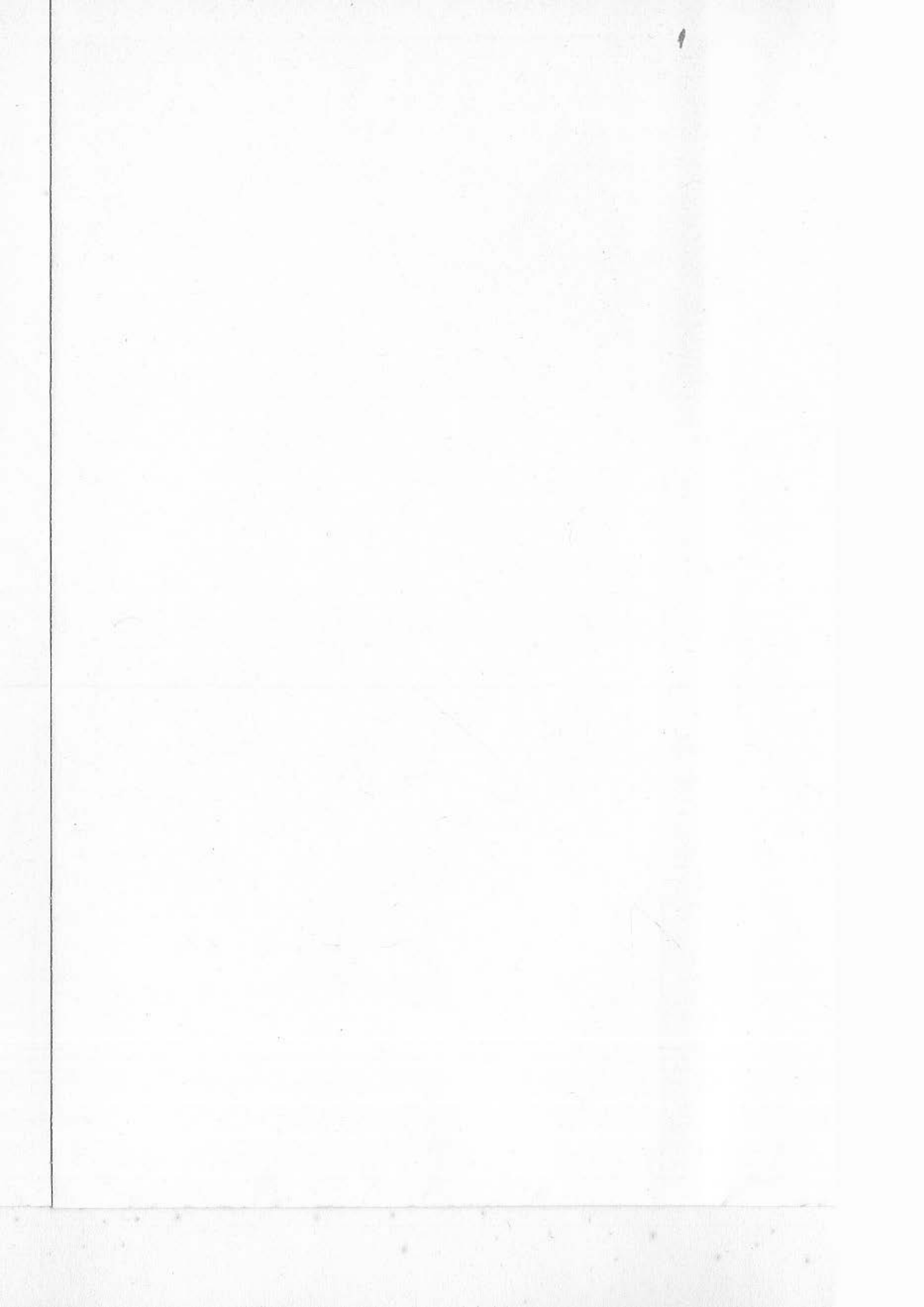
IO. - GLI EFFETTI DEL CLORURO DI METILE.

Tuttavia, constatando quanta parte, nelle avverse vicende di queste prime missioni dei sommergibili di Massaua, ha avuto l'intossicazione degli equipaggi a causa del cloruro di metile e ricordando poi anche come gli effetti nocivi di questo gas sull'organismo umano fossero noti da tempo perchè rilevati anche durante esercitazioni e crociere in tempo di pace, è giusto ricercare le ragioni per le quali nel giugno 1940 non fosse stata ancora eliminata la determinante del grave pericolo e come mai a tale epoca tutti i comandanti di unità subacquee non fossero ancora veramente convinti del pericolo rappresentato dal cloruro di metile, com'è dimostrato dalla dichiarazione del comandante del *Perla* alla Commissione d'inchiesta, che noi abbiamo integralmente riportata parlando della missione di quella unità.

Il problema degli impianti di condizionamento d'aria era allo studio da più di due anni; ma la sua soluzione non poteva essere che una, l'eliminazione del cloruro di metile e la sua sostituzione con altro gas, non tossico. Tale gas era stato trovato, ed era il freon (diclorodifluorometano) che nel 1938, allorchè si cominciò a pensare al suo impiego, era già molto diffuso in America, ma purtroppo non ancora prodotto dalle nostre industrie in quantità sufficiente.

Quando gli impianti di condizionamento cominciarono a funzionare sui sommergibili, le cognizioni sul grado di tossicità del cloruro di metile portarono a conclusioni piuttosto ottimistiche: infatti in una monografia della ditta S. A. Ing. Bazzi & C. intitolata appunto « Cloruro di metile » si poteva leggere:

« Come tutti i gas frigoriferi, il cloruro di metile ha un'azione tossica sull'organismo.



« Detta azione però è *minima* ed è solamente risentita dall'organismo quando la percentuale di questo gas nell'aria è abbastanza rilevante ».

Ma tale ottimismo, se poteva forse essere anche accettabile per impianti a terra, diveniva assurdo, e l'esperienza lo ha purtroppo dimostrato, quando era riferito agli impianti di bordo, specie dei sommergibili, ove un'imperfetta tenuta delle tubolature, un'eventuale sconnessione dei giunti fra i tubi, causata da vibrazioni o da concussioni per scoppi di bombe, potevano facilmente dar luogo a fughe pericolosissime in ambiente ristretto e chiuso.

Per i sommergibili dislocati in zona tropicale v'era poi l'aggravante che gli impianti dovevano funzionare ininterrottamente, cosa che non era affatto necessaria per le unità operanti in zona temperata.

La pericolosità del cloruro di metile era inoltre aggravata dal fatto che, per neutralizzare la sua attitudine esplosiva, quel gas era stato miscelato, sui sommergibili, con una certa quantità di bromuro di metile, anch'esso tossico; così, mentre fu scongiurato il pericolo di esplosioni, venne aumentato il rischio di avvelenamento.

Nell'agosto 1937, sul sommergibile *Glauco*, in Mediterraneo, si verificò il primo caso di intossicazione e ne venne colpito quasi tutto l'equipaggio. Dopo altri quattro incidenti di minore gravità, perchè limitati a perdite che non causarono disturbi al personale, il Comando dei sommergibili (1), nel febbraio 1938, propose alla competente autorità centrale, la Direzione generale delle costruzioni navali e meccaniche (Maricost), di adottare in luogo del cloruro di metile il freon, gas non tossico che risultava già molto diffuso, e con soddisfacenti risultati, in America. Maricost rispose, con dispaccio 60705 del 16 febbraio 1938, che « quando l'industria italiana fosse stata in grado di fornire freon la questione sarebbe stata riesaminata da tutti i punti di vista per decidere in merito al definitivo indirizzo da prendere ».

Per dare una chiara idea circa i sintomi e gli effetti dell'avvelenamento per cloruro di metile riportiamo integralmente quanto ebbe a riferire il direttore del Servizio sanitario M.M. in A.O.I., colonnello medico Giordano, in un suo rapporto redatto dopo la perdita del *Macallè*:

(1) Autorità da cui dipendevano allora tutte le unità subacquee; fu poi elevata a Comando in Capo di Squadra.

« Ricerche tossicologiche eseguite hanno dimostrato che concentrazioni superiori a 49 parti di metile su 1.000.000 possono dare disturbi di varia entità che possono arrivare all'esito letale in concentrazioni di 77 parti su 1.000.000. Tuttavia tale indice di tossicità non è il solo che debba esser preso in considerazione negli incidenti occorsi sui sommergibili *Macallè* e *Perla* poichè è ovvio che tale indice, come per tutte le sostanze volatili, sia legato a numerosi fattori, rappresentati da un lato da condizioni ambientali proprie dei sommergibili (ambiente confinato, temperatura elevata, notevole grado di umidità, coesistenza di varie esalazioni quali ossido di carbonio, aldeidi, cloro, ecc.) dall'altro da particolari affinità in rapporto alle particolari condizioni in cui venivano a trovarsi a causa dell'organismo debilitato da lunga permanenza in clima torrido e dagli speciali disagi che comporta la vita sui sommergibili in tempo di guerra.

« Mentre i primi fattori sono da considerare come aggravanti dell'intossicazione di cloruro di metile, i secondi sono tali da abbassare certamente la soglia di tolleranza da parte dell'organismo.

« In base a tali considerazioni si può fondatamente ritenere che la sintomatologia presentata dagli equipaggi in parola, quale venne riferita dai superstiti, dai sanitari giunti sul posto, ed ancora constatata in alcuni soggetti all'atto del ricovero dopo alcuni giorni nell'Infermeria di Massaua, debbano attribuirsi in modo preponderante all'azione tossica del cloruro di metile, che diffusosi accidentalmente nell'ambiente confinato, sia pure in piccolissime quantità, ha trovato tempo e condizioni favorevoli per esplicare la sua azione sugli infortunati. Tuttavia non si può escludere che altre cause (ossido di carbonio, ecc.) per particolari condizioni di luogo e di affinità da parte dei soggetti, abbiano esplicato un'azione tossica aggravante in determinati individui, conducendo anche all'esito letale.

« Quanto alla sintomatologia dei casi in esame, si constata che essa in gran parte ha riprodotto quella ormai classica riferita nelle pubblicazioni scientifiche al riguardo, cioè a carico del sistema nervoso, quali vertigini, andatura barcollante, ebbrezza, tremori, delirio, stupore, apatia improvvisa, impossibilità di calcolare, cambiamento di umore, abolizione del senso del dovere o esagerazione di esso, automatismo di gesti e di parole, ecc. ».

Il Comando dei sommergibili, dopo i primi incidenti verificatisi sulle unità dipendenti, non mancò di prescrivere norme prudenziali

per la sicurezza del personale; dobbiamo però ripetere ancora una volta che, se i sommergibili dislocati in Mediterraneo potevano anche operare tenendo in funzione gli impianti di condizionamento solo saltuariamente, le unità del Mar Rosso non potevano regolarsi allo stesso modo senza grave menomazione dell'efficienza del personale. Dal marzo 1938 al giugno 1940 si verificarono sui nostri sommergibili ben ventitre casi di perdita di cloruro di metile, venti dei quali sui sommergibili in Mar Rosso; tuttavia, sempre nei ventitre casi citati, soltanto quattro volte si ebbero disturbi al personale e precisamente due volte in Mediterraneo e due volte in Mar Rosso.

In nessuna di queste quattro volte il caso fu giudicato grave. Quando, dopo la prima missione di guerra del *Perla*, il Comando in Capo della Squadra sommergibili volle approfondire la questione del cloruro di metile, così iniziava il suo rapporto a Supermarina (foglio 5191 SRP in data 7 dicembre 1940):

« Prosecuzione... circa l'inchiesta relativa al sommergibile *Perla*.

« La Commissione d'inchiesta, soprattutto forse per mancanza di elementi e di dati, non è entrata in merito a quanto si riferisce agli impianti di condizionamento ed al loro funzionamento.

« Questo Comando in Capo ha perciò eseguito un'estesa indagine sugli inconvenienti verificatisi agli impianti di condizionamento funzionanti a cloruro di metile dall'inizio del loro impiego a bordo dei sommergibili fino al giugno u. s., in seguito alla quale indagine espone le seguenti considerazioni:

1° - In numerose occasioni su diverse unità si è verificato il vuotamento dei serbatoi di raccolta del cloruro di metile senza riuscire a rintracciare le fughe del gas.

2° - In tutti i casi di intossicamento prima del giugno u. s. non si ebbero a lamentare effetti gravi sul personale: ciò poteva confermare che il gas frigorigeno diffuso nell'aria ambiente in percentuali non elevate (inferiori al 4%) non doveva risultare eccessivamente tossico; come era stato comunicato dalle ditte fornitrici degli impianti di condizionamento... ».

Da queste righe appare evidente come della gravità del pericolo non si avesse esatta cognizione.

E' però doveroso considerare che i casi di intossicazione di cui abbiamo parlato più sopra (due in Mediterraneo e due in Mar Rosso) si verificarono tutti tra il marzo ed il settembre del 1938, in un periodo cioè in cui la tensione internazionale (Spagna, Anschluss, Sudeti, Monaco, Cecoslovacchia) imponeva alle Forze Armate italiane e particolarmente ai sommergibili di essere permanentemente pronti alla guerra che poteva scoppiare da un momento all'altro. Ciò induceva ovviamente a non porre in lavori, e quindi in grave crisi, la quasi totalità delle nostre unità subacquee.

Abbiamo voluto ricordare questa situazione perchè vi si può trovare, almeno sul piano psicologico, la spiegazione del perchè il pericolo rappresentato dal cloruro di metile non sia stato eliminato radicalmente e tempestivamente.

CAPITOLO IV.

LE OPERAZIONI NAVALI FINO AL FEBBRAIO 1941

I. - REVISIONE DEI CRITERI DI IMPIEGO DELLE UNITÀ.

Rientrato l'*Archimede*, l'Ammiraglio di Massaua può riassumere la situazione nei seguenti termini:

Il *Macallè* è sicuramente perduto; il *Perla*, il *Ferraris*, l'*Archimede* sono inutilizzati per un periodo più o meno lungo; del *Galvani*, del *Torricelli* e del *Galilei* non si hanno più notizie, e da un tempo che autorizza a dubitare seriamente del loro ritorno. Unico sommergibile di cui al momento si può disporre è il *Guglielmotti*.

La situazione non è meno preoccupante nei riguardi delle unità di superficie, che pur sono intatte: è anzitutto la scarsità del combustibile che desta preoccupazioni, poichè bisogna sopperire non soltanto alle esigenze derivanti dalle missioni del naviglio, ma anche a quelle intrinseche ed imprescindibili della base: il dragaggio, il traffico con le isole, il funzionamento dei macchinari per la produzione di acqua, sia potabile, sia per uso comune, per non citare che le esigenze principali.

Alla giusta preoccupazione di non far correre rischi eccessivi alle poche unità disponibili, ed insostituibili in caso di perdite, un'altra se ne aggiunge, ed anch'essa di capitale importanza, derivante dagli effetti del clima sulle condizioni fisiche del personale e sull'efficienza del materiale.

I fattori di questo stato di cose sono bene messi in rilievo da una relazione del capitano di vascello Gasparini che fu comandante superiore navale sul *Pantera* dal 9 gennaio 1941, ma che si trovava in Eritrea già da alcuni mesi.

Dalla relazione del comandante Gasparini stralciamo:

« Le condizioni fisiche degli equipaggi e degli stati maggiori lasciavano molto a desiderare per la forte percentuale di esauriti, stanchi, ulcerati e quindi bisognevoli di cure e principalmente di lunghi periodi di riposo in zone di altopiano.

« Tutto ciò lo si doveva, senza alcun dubbio, al clima di Massaua, specie quello del periodo estivo ed autunnale; alla vita condotta sulle siluranti, senza condizionamento e con frigoriferi fermi per deficienza di corrente e mancanza di gas; all'eccessivo sforzo fisico richiesto dalle missioni di guerra con tutte le caldaie accese, durante le quali si verificavano parecchi colpi di calore, specialmente sui tipi *Sauro*; alla mancanza di tende in porto, per consentire l'impiego delle armi a.a. durante i ripetuti e prolungati allarmi ed attacchi aerei; e infine al fatto che per gran parte degli equipaggi e degli stati maggiori era la seconda o terza estate massauina.

« Tale situazione spiega chiaramente come nelle uscite vi fosse la necessità di rimpiazzare all'ultimo momento comandanti e parte degli equipaggi, con conseguente riduzione del numero delle unità partecipanti alla missione.

« Il clima, oltre a logorare gli uomini, agiva in tal senso anche sui macchinari ed aveva già ridotto in modo sensibile la loro efficienza.

« Il rendimento delle officine era molto inferiore al normale, perchè gli operai erano fisicamente prostrati; il clima rendeva insopportabile il lavoro in locali chiusi; i numerosi allarmi non consentivano un proficuo riposo e riducevano enormemente le ore effettive di lavoro, dando a queste carattere di discontinuità ».

Per tutti questi fattori che abbiamo illustrato, possiamo ben dire che al termine del primo periodo di attività, periodo che può ritenersi concluso col rientro dell'*Archimede*, si verificò un radicale mutamento nei concetti di impiego delle unità navali.

Apparve chiaro che occorreva non soltanto adottare un saggio criterio di economia delle forze dopo un primo periodo di intensa attività, e questo sarebbe stato un criterio valido per tutti i mari, tutti i climi e tutte le Marine; ma era anche necessario affrontare e superare una situazione particolarmente drammatica date le condizioni ambientali esistenti.

Fu pertanto stabilito in linea di massima che un sommergibile soltanto sarebbe stato tenuto in missione; che un secondo sarebbe

rimasto in porto, pronto per eventuale impiego in zona ravvicinata; e che tutti gli altri sarebbero stati in turno di riposo o di lavori. Fu anche definito che la durata massima delle missioni, compatibile con il tormento fisico cui le condizioni climatiche sottoponevano gli equipaggi, non poteva superare gli 8 giorni, ma che normalmente non si sarebbero dovuti superare i 4 o 5 giorni di mare.

Saltuariamente, a seconda degli elementi in possesso del Comando Superiore di Marina, i sommergibili avrebbero anche potuto esser impiegati mantenendo agguati contemporanei in zone adiacenti l'una all'altra; ma, naturalmente, al termine di missioni di tal genere vi sarebbe stato poi un periodo durante il quale le unità subacquee, che ormai erano ridotte a quattro, sarebbero rimaste tutte in porto.

Era però previsto che i sommergibili effettuassero anche qualche missione in Oceano Indiano, sia per obbligare il nemico a mantenere costantemente in efficienza il gravoso servizio di vigilanza nelle zone di approccio ad Aden e Bab el Mandeb nonchè l'ancor più gravoso servizio di scorta a navi isolate ed a convogli, sia — e ciò specialmente dopo i primi mesi di guerra — per ostacolare l'afflusso a Gibuti di uomini e mezzi qualora la Somalia francese avesse aderito al movimento « Francia Libera » creando un nuovo fronte contro di noi.

2. - OBIETTIVI PER LE FORZE NAVALI E LORO DIFFICOLTÀ.

Uno degli obiettivi principali per le nostre forze navali era costituito, come sappiamo, dal traffico britannico in Mar Rosso. In proposito è da notare che tale traffico non aveva grandi possibilità di variare le sue rotte: specialmente nella parte meridionale di quel bacino, data la sua configurazione ad imbuto ed i pericoli idrografici in vicinanza delle coste, le rotte si potevano considerare obbligate entro strisce o settori di ampiezza limitata.

Iniziato il conflitto si vide chiaramente che i convogli avversari transitavano normalmente nelle acque della cosiddetta « fossa » centrale dove in genere non era possibile ancorare banchi di mine dati i fondali esistenti. In base all'esperienza delle prime settimane di guerra furono allora stabilite per i sommergibili le quattro zone di agguato normale, indicate nella cartina n. 3, ed i cui centri si trovavano tutti sulle rotte abituali dei convogli. E' opportuno notare

che, delle quattro, soltanto la zona tra le isole di Gebel Tair e di Gebel Zebair offriva al sommergibile la possibilità di controllare la propria posizione con osservazione di punti a terra, cosa di notevole importanza a causa delle forti correnti del Mar Rosso.

In definitiva i vari obiettivi inizialmente assegnati dalla « Di Na 4 » alle unità del Mar Rosso si dimostrarono, dopo soli pochi giorni di guerra, tutti praticamente irraggiungibili sia da parte delle unità subacquee sia mediante l'impiego delle unità di superficie.

Fra tali obiettivi l'unico che appariva ancora in qualche modo perseguibile era quello dell'attacco ai convogli nemici che battevano il Mar Rosso con una certa intensità per rifornire gli scacchieri operativi del Sudan e del Mediterraneo orientale; ma anche in questo caso le unità di Massaua si trovarono a dover fronteggiare difficoltà belliche non previste. Prima fra tutte la difficoltà derivante dal fatto che i convogli britannici erano generalmente protetti da almeno due incrociatori e due Ct, cioè da forze superiori a quelle che potevano esser messe in campo da Massaua. Bisognò pertanto rinunciare ad azioni di contrasto in ore diurne ed in acque lontane da Massaua, ed accontentarsi di insidiare il traffico avversario soltanto di notte e nella zona antistante alle Dahlac, così da consentire alle siluranti operanti di ripiegare all'alba sotto la protezione delle batterie istallate su quelle isole.

Le nostre possibilità di azione erano poi limitate anche da fattori materiali, il più grave dei quali era che i Ct tipo *Tigre* potevano sviluppare senza fare fumo 22 nodi al massimo e che al di sopra dei 27 nodi l'emissione di fumo era fortissima; ciò consigliava di non impiegarli in periodi di luce lunare ma limitarne l'impiego alle notti senza luna, oppure in appoggio dei Ct tipo *Manin* all'alba susseguente all'azione, nei paraggi del canale per il quale questi ultimi Ct rientravano a Massaua.

Inoltre ogni azione di contrasto da parte delle nostre forze derivava necessariamente, a meno che non ci si potesse valere della esplorazione aerea, da eventuali informazioni oppure dagli avvistamenti segnalati dalla stazione di vedetta di Raheita; e poichè quasi tutti i convogli diretti a nord passavano lo Stretto di Bab el Mandeb nelle prime ore della sera, gli avvistamenti avvenivano quasi sempre soltanto nelle notti di luna, notti in cui più difficilmente potevano riuscire tanto la sorpresa quanto il disimpegnarsi dopo l'azione.

All'inconveniente si sarebbe potuto sopperire mediante l'esplorazione aerea; ma la mancanza di un adeguato numero di velivoli

a disposizione rese sempre impossibile quello che sarebbe stato provvedimento logico e sostanziale: la costituzione di una squadriglia di cooperazione aereo-marittima. Il nostro Comando Superiore di Marina fu così costretto a dover chiedere di volta in volta il concorso di aerei dipendenti dal Comando del Settore Nord e dislocati in vari campi dell'Eritrea; ma tale soluzione non poteva dare risultati soddisfacenti, stante i vari altri compiti assegnati a quegli aerei nelle operazioni terrestri, stante anche la necessità di limitare il consumo del carburante. Venne pertanto a mancare l'esplorazione aerea sistematica sul Mar Rosso centrale e meridionale e sulle basi nemiche, e di conseguenza fu praticamente impossibile approfittare di qualche buona occasione e di qualche situazione a noi temporaneamente favorevole per infliggere danni al nemico.

Le stesse considerazioni valgono per i convogli e le unità provenienti da nord e dirette a sud, che avrebbero potuto essere scoperte tempestivamente soltanto da un'esplorazione aerea sistematica.

E' doveroso tuttavia riconoscere che il Comando del Settore Aeronautico Nord fece sempre tutto quanto poteva per andare incontro alle richieste di Massaua; vedremo infatti che in alcuni casi l'esplorazione aerea diede risultati determinanti agli effetti delle decisioni da prendere e dello svolgimento delle azioni.

Nelle pagine seguenti, parlando degli avvenimenti e delle operazioni navali fino al febbraio 1941, non tratteremo separatamente dei sommergibili e delle unità di superficie, poichè i due tipi di unità operarono molto spesso in stretta collaborazione; e soprattutto perchè sommergibili e Ct presero il mare unicamente per ricerca di unità nemiche segnalate in un modo o nell'altro, quasi sempre per attaccare il traffico avversario.

Le missioni di guerra furono complessivamente quindici e delle più impegnative daremo una descrizione quanto possibile particolareggiata, compatibilmente con la limitata documentazione esistente.

E' tuttavia opportuno precisare subito che, di quelle quindici uscite, due sole furono compensate dal conseguimento di qualche successo: una petroliera greca affondata ed un Ct britannico danneggiato. Le altre si conclusero con esito negativo, benchè due volte (azioni del 20-21 ottobre 1940 e del 2 febbraio 1941) si ritenne di aver inflitto al nemico notevoli danni e se ne diede anche pubblica comunicazione.

Errati apprezzamenti dei risultati conseguiti, dovuti a fenomeni di suggestione, individuale e collettiva, si sono sempre verificati sulle

navi di tutte le Marine e in tutte le guerre, e non soltanto a causa dell'innato ottimismo del combattente sull'efficacia delle sue azioni, ma anche delle condizioni fisico-geografiche e meteorologiche del teatro di operazione; non dobbiamo quindi stupirci se anche in Mar Rosso vi siano state, in perfetta buona fede, talune valutazioni errate sull'esito dei combattimenti sostenuti, tanto più che in quel mare tropicale è molto più facile che in qualsiasi altro mare prendere abbagli, specialmente di notte.

3. - RICERCA DI CONVOGLI NEMICI E DI PIROSCAFI GRECI.

Della prima di queste azioni trascriviamo interamente il rapporto dell'Ammiraglio di Massaua a Supermarina, e lo facciamo non solo perchè esso contiene, alla fine, interessanti rilievi circa la cooperazione dell'aviazione e la necessaria limitazione del consumo di nafta; ma principalmente perchè in questa prima azione figura, oltre ai Ct ed i sommergibili, anche la nave ausiliaria *Ramb I*, una delle due *Ramb* armate come incrociatori ausiliari, o meglio, come navi scorta convogli, che si trovavano a Massaua all'inizio delle ostilità. Non le ritroveremo più nelle azioni che saranno descritte successivamente, ma ne ripareremo nel capitolo dedicato al loro esodo allorchè la caduta di Massaua apparve inevitabile.

Ed ecco il rapporto di Marisupao a Supermarina:

« Prot. n. 594 R.P.

Massaua, 6 agosto 1940.

« Argomento: *Attività delle unità dipendenti.*

« Le stazioni di vedetta di Assab nella notte tra il 25 e il 26 luglio avevano segnalato un'intensificazione nel servizio inglese di vigilanza nello Stretto di Perim.

« Tale fatto lasciava supporre che vi fosse in moto qualche convoglio importante fra Aden e la Somalia inglese o francese, e il nemico volesse garantirsi da offese provenienti dal Mar Rosso, oppure vi fosse un convoglio in moto da Perim verso Suez.

« Nulla potevo fare per il primo caso, chè qualunque intervento non avrebbe potuto essere tempestivo e ad ogni modo, data la relatività di forze qualitativamente e quantitativamente, troppo pericoloso.

« Volevo invece disturbare con tutti i mezzi a mia disposizione qualunque traslazione di navi lungo l'asse del Mar Rosso.

« Pertanto il mattino del 26 disponevo per l'esplorazione aerea all'alba e facevo preparare tutti i velivoli disponibili per un eventuale bombardamento. Le condizioni però del tempo e la visibilità quasi nulla mi impedivano l'uso proficuo dell'esplorazione aerea.

« Il mattino dello stesso 26 facevo uscire il sommergibile *Guglielmotti* con l'ordine di portarsi nei pressi dell'isolotto di Masamarhu, e mantenere l'agguato nei giorni 27 e 28 lungo le probabili rotte sud-nord. In tal modo il sommergibile avrebbe dovuto intercettare qualunque unità che avesse passato Perim nella notte dal 25 al 26.

« Il *Guglielmotti*, rientrato a Massaua nel pomeriggio del 29, passando dal Canale di NE, non ha avvistato nulla.

« Il giorno 30 facevo uscire dal Canale di NE la sezione *Nullo-Battisti* con l'ordine di perlustrazione sulla rotta Gebel Tair-Masamarhu.

« Il 31 i caccia rientravano senza aver avvistato nulla.

« La sera del 31 ricevevo il vostro teledispaccio 85777 del 31 e ne informavo il Comando Superiore delle Forze armate ».

Il teledispaccio 85777 di Supermarina era il seguente:

« Da Suez sono diretti a sud seguenti piroscafi greci: *Petrakis Nonikos* da 7.000 tonnellate diretto Aden dove dovrebbe arrivare primo agosto; *Evinos* da 5600 tonnellate diretto Colombo dove dovrebbe arrivare 13 agosto. Prospettate Supercomando opportunità intercettarli con naviglio subacqueo aut di superficie che potrebbe anche provvedere cattura ».

Il rapporto di Massaua così prosegue:

« Disponevo intanto perchè fosse intensificata l'esplorazione aerea, e nello stesso tempo inviavo alla fonda ad Harmil la motonave armata *Ramb I*, in modo potesse essere pronta ad uscire per intercettare i piroscafi segnalati, appena fossero stati avvistati.

« L'impiego dei *Ramb* è particolarmente conveniente, data la possibilità di averli pronti a muovere senza impiego di nafta, e anche per il basso consumo in navigazione.

« Però per la loro velocità, praticamente 17 miglia, e il loro armamento, non si possono impiegare troppo lontani dalle nostre basi,

nè mandarli fuori in crociera prolungata se l'esplorazione non dà una certa garanzia di assenza di navi da guerra nemiche nelle vicinanze.

« Inoltre il giorno 2 facevo uscire il *Guglielmotti* e lo mandavo all'agguato nella zona compresa tra i paralleli di Gebel Tair e Gebel Zebair.

« La sera del 2 le stazioni di vedetta di Assab avvistavano un incrociatore nemico con rotta a nord.

« Il mattino del 3 all'alba mandavo fuori l'esplorazione aerea e tenevo pronti tutti i velivoli disponibili per un eventuale bombardamento.

« Il cattivo tempo e la scarsa visibilità obbligavano però l'esplorazione a rientrare dopo circa tre ore di volo. Essa si era spinta fino al parallelo di Gebel Zebair senza nulla avvistare.

« Nel pomeriggio, essendo le condizioni di tempo su Massaua migliorate, ho di nuovo inviato l'esplorazione aerea, ma con esito negativo.

« Il giorno 4 le condizioni di visibilità rendevano vana l'esplorazione aerea, tentata al mattino e nel pomeriggio.

« Il giorno 5 rientrava il sommergibile *Guglielmotti* senza aver avvistato nulla.

« La sera del 6, dopo l'esito negativo dell'esplorazione aerea, facevo rientrare il *Ramb I*.

« La cooperazione con l'Aeronautica è stata buonissima, e non è certo l'intesa che manca; ma il tempo avverso, specie per le cattive condizioni di visibilità prevalenti in questa stagione, e la scarsezza dei mezzi fanno mancare sovente risultati che solo una decisa prevalenza aerea potrebbe assicurare.

« Infine devo preoccuparmi dei consumi di nafta, specie per caldaie, consumi che sono arrivati nel primo mese di guerra a circa 2500 tonnellate, e che devo diminuire, essendo l'attuale rimanenza a Massaua di sole circa 17.000 tonnellate.

Il Contrammiraglio

Comandante Superiore di Marina in A.O.I.

CARLO BALSAMO ».

A questo rapporto Supermarina rispondeva col seguente teledispaccio 21974, il 14 agosto:

« Riferimento vostro foglio 594 R.P. data 6 agosto alt Ho ap-

prezzato criteri che hanno presieduto all'attività delle forze navali costì dislocate ».

Troveremo tracce di questo teledispaccio nel paragrafo che segue.

4. - LE *Ramb*.

Accenniamo ora alle caratteristiche delle motonavi tipo *Ramb* ed alle loro possibilità di impiego in Mar Rosso e in Oceano Indiano.

Le *Ramb* appartenevano alla Regia Azienda Monopolio Banane, di cui portavano la sigla come nome. Le loro caratteristiche erano: Stazza lorda: tonn. 3672; dimensioni: m 117×15; immersione massima: m 5,71; apparato motore: due motori Diesel da 3600 HP ciascuno; velocità ordinaria: nodi 17; massima di resistenza: nodi 18,5; autonomia: con carico normale di nafta (tonnelate 490) miglia 11.000; con carico massimo (tonn. 731) miglia 16.500.

Erano quattro unità ben rispondenti allo scopo pacifico per il quale erano state costruite, cioè il trasporto di banane dalla Somalia in Italia, che potevano effettuare compiendo in dieci giorni la traversata Mogadiscio - Napoli.

Per il loro impiego di guerra era previsto che fossero armate con 4 cannoni da 120 e 2 mitragliere da 13,2. Però all'inizio delle ostilità erano complete di armamento, a Massaua, le sole *Ramb I* e *Ramb II*. La *Ramb IV* fu in un primo tempo adibita a nave alloggio e poi adattata a nave ospedale. La *Ramb III* era in Mediterraneo. Si studiò anche la possibilità di armare la *Ramb IV* con cannoni da 152, ma il corso degli avvenimenti non permise neppure di iniziare i lavori.

Supermarina considerò l'opportunità di impiegare le *Ramb* per la guerra al traffico in Oceano Indiano e proprio nei giorni in cui l'Ammiraglio di Massaua impiegava una *Ramb* con criteri molto limitativi, Supermarina inviava a Massaua il seguente teledispaccio:

« N. 2318 SRP/Sup.

30 luglio 1940.

« Argomento: *Navi scorta convogli in A.O.I.*

« E' intendimento di questo Supermarina di utilizzare le due motonavi *Ramb I* e *Ramb II* attualmente a Massaua, per la guerra al traffico, specie in caso di eventuali mutamenti nella situazione geografico - strategica.

« Esamine le possibilità del loro impiego in Oceano Indiano, con base a Chisimaio, tenendo conto delle condizioni meteorologiche stagionali.

« Nel caso che il passaggio di Perim non risulti attuabile con sufficienti probabilità di successo, sia esaminato l'impiego delle motonavi in Mar Rosso.

« Comunicate inoltre notizie circa:

a) deficienze numeriche e qualitative degli Stati Maggiori e degli equipaggi, e possibilità di porvi rimedio con personale attualmente in A.O.I.;

b) efficienza dell'armamento di artiglieria e dell'impianto r.t.;

c) efficienza attuale degli scafi e degli apparati motori delle unità in questione.

« Accusate ricevuta, ecc.

L'Ammiraglio di Squadra
Sottocapo di Stato Maggiore
SOMIGLI ».

Questo dispaccio giunse a Massaua il 16 agosto e dovette causare all'ammiraglio Balsamo una spiacevole sorpresa. Egli nel rapporto sulle operazioni dal 26 luglio al 6 agosto aveva espresso il suo parere sulle possibilità di impiego delle *Ramb* in senso molto restrittivo: era quindi ben lontano dal ritenere attuabile una dislocazione di quelle motonavi in Oceano Indiano; non solo, ma appena due giorni prima, col teledispaccio che abbiamo già trascritto, aveva ricevuto da Supermarina un'espressione di apprezzamento « dei criteri che hanno presieduto all'attività delle forze navali » alla sua dipendenza. Ciò premesso, ecco la risposta dell'ammiraglio Balsamo a Supermarina circa l'impiego delle *Ramb*:

« Prot. n. 642 RP

Massaua, 20 agosto 1940.

« Riferimento dispaccio 2318 RP in data 30 luglio c.a.

« Le motonavi tipo *Ramb* potrebbero essere impiegate per la guerra al traffico in Oceano Indiano avendo come base di partenza Chisimaio.

« In relazione alle condizioni meteorologiche stagionali della zona di operazioni non è possibile esprimere un giudizio sicuro e definitivo sulle loro possibilità. Le unità tipo *Ramb* sono state lun-

gamente provate alla navigazione in quelle acque anche nei periodi di monzone più vivo dimostrando ottime qualità nautiche; nessun esperimento però è stato fatto per determinare le influenze del moto ondoso sulle possibilità di impiego dei cannoni.

« E' da ritenere però che ad eccezione di un breve periodo corrispondente alla massima intensità del monzone di SW le artiglierie possano essere sempre impiegate con buona probabilità di eseguire un tiro efficace.

« Circa le possibilità delle motonavi *Ramb* e dei risultati che è prevedibile conseguire in relazione al contrasto che possono incontrare è da tener presente:

a) L'armamento di artiglieria non è tale da permettere di affrontare qualunque unità mercantile armata avversaria incontrata in mare. I grossi piroscafi inglesi che eseguono il traffico sulle rotte oceaniche o che disimpegnano il servizio di incrociatori ausiliari sono armati nella gran maggioranza con un forte numero di cannoni da 120 o da 152 (da 6 a 8 armi).

b) La velocità oraria dei *Ramb* per effetto delle sistemazioni per i paramine e soprattutto per l'impossibilità di eseguire a Chisimaio qualunque carenamento sarà ridotta almeno di 2 o 3 miglia.

c) L'autonomia è sufficiente per mandarle ad operare sia sulle rotte che convergono a Città del Capo e sia su quelle che convergono nell'Oceano Indiano settentrionale.

« Concludendo, in Oceano è da attendersi dai *Ramb* dei buoni risultati ma non eccessivamente brillanti.

« In considerazione dell'attuale situazione geografico-strategica nel Basso Mar Rosso e nel Golfo di Aden non ritengo che un tentativo di far uscire in Oceano un'unità tipo *Ramb* possa essere coronato da successo per le seguenti ragioni:

a) Lo Stretto di Bab el Mandeb è strettamente sorvegliato durante le ore diurne da aerei e durante la notte da « sloops » e Ct.

b) Il Golfo di Aden è altrettanto sorvegliato sia dalla esplorazione aerea e sia dalle unità navali che vengono mantenute in crociera giorno e notte per appoggio al traffico mercantile.

c) Le unità tipo *Ramb* hanno dei motori molto rumorosi e di notte in special modo rivelano la loro presenza a distanze fortissime.

« Concludendo, nell'attuale situazione geografico-strategica ed anche in quella che si verrà a determinare per l'occupazione della

Somalia britannica, fino a quando la relatività delle forze aeree e navali non permetta di contrastare efficacemente il dominio del mare nel Basso Mar Rosso e nel Golfo di Aden, non ritengo che il passaggio di Perim presenti delle ragionevoli probabilità di successo.

« Allo stato attuale l'unico impiego possibile di dette unità è in Mar Rosso, sia per il collegamento tra le due basi di Massaua ed Assab e sia per controllare il traffico nel Mar Rosso centrale.

« Però il traffico mercantile in questo mare è molto ridotto, mentre viceversa vi è forte passaggio di unità militari che da Aden vanno sovente a Suez anche per necessità di carenamento e lavori. D'altra parte, la ristrettezza del bacino non dà che scarse possibilità alla guerra di corsa.

« Infine la modesta velocità dei *Ramb* stessi (da 16 a 17 miglia al massimo) ritengo debba limitare il loro impiego a quanto esposto nel foglio 594 RP in data 6 agosto, e approvato in linea di massima da codesto Supermarina con telecifrato 21974 del 14 corrente, ossia in modo saltuario appoggiando le motonavi *Ramb* alle batterie estreme dei Canali Sud e Nord-Est e con l'ausilio dell'esplorazione aerea che, oltre a segnalare il passaggio dei piroscafi, deve garantire che non vi siano in prossimità forze di superficie avversarie.

« Anche però tale forma di attività deve essere necessariamente molto ristretta nel tempo e nello spazio. Infatti ora la ricognizione marittima ha assegnati vecchi apparecchi S 81 in numero assolutamente insufficiente per eseguire un reale ed effettivo controllo anche della sola parte centrale del Mar Rosso.

« Mi sono ripetutamente interessato presso i comandi competenti per l'assegnazione all'esplorazione marittima di aerei in numero e di caratteristiche adatte ad assicurare un servizio che dia buone garanzie di poter opportunamente controllare il traffico ed ogni attività navale avversaria in Mar Rosso. I risultati ottenuti fino ad oggi sono stati però completamente negativi non per cattiva volontà od incomprensione delle mie richieste, ma per la reale deficienza numerica e qualitativa della maggioranza dei mezzi aerei dislocati in A.O.I. Non escludo però che al termine delle operazioni in corso nella Somalia britannica e per l'arrivo in A.O.I. di nuovi aerei, possano essere messi a disposizione esclusiva della R. Marina velivoli in numero maggiore e di qualità superiore.

« Il conseguente miglioramento della ricognizione marittima indubbiamente porterà a maggiori possibilità operative contro il traffico e l'attività navale avversaria ».



Tralasciamo di riportare per intero l'ultima parte della lettera, che tratta della situazione degli Stati Maggiori e degli equipaggi delle due motonavi ed infine assicura che impianti di artiglieria, apparati r.t., scafi ed apparati motori sono in buone condizioni di efficienza. Questi fattori positivi, e che positivi si mantennero fino al febbraio 1941, fecero sì che in quel mese le due motonavi potessero partire per l'Estremo Oriente e che la *Ramb II* arrivasse senza inconvenienti in Giappone. La *Ramb I*, come vedremo, fu affondata in Oceano Indiano in combattimento con l'incrociatore *Leander*.

Comunque, dopo l'azione dei primi di agosto 1940, le *Ramb* non furono più impiegate nemmeno coi criteri restrittivi espressi dall'Ammiraglio di Massaua nella lettera che abbiamo trascritto; nè Roma parlò più di guerra di corsa da esercitarsi con le *Ramb* in Oceano Indiano. Se ciò nonostante ci siamo dilungati alquanto sull'argomento, è stato soltanto per mettere in evidenza che le buone intenzioni non mancavano e che le difficoltà e le avversità non sempre potevano essere superate, nonostante ogni buona volontà, nonostante l'entusiasmo ed una innegabile ampiezza di vedute.

5. - RICERCA DELLA Nb *Royal Sovereign*. (Sommersgibile *Ferraris*).

La sera del 13 agosto il Comando del Settore Aeronautico Nord informava il Comando Superiore di Marina che secondo notizie da Addis Abeba una nave da battaglia inglese doveva essere in navigazione da Suez verso sud.

Lo stesso Comando di Settore faceva compiere l'esplorazione aerea il mattino del 14, ma senza risultati.

Pure il mattino del 14 usciva il *Ferraris*, con l'ordine di assumere l'agguato sulle probabili rotte nord-sud, mantenendosi preferibilmente a levante della mediana del Mar Rosso, e di rimanere nella zona fino al mattino del 17. Le probabilità che il sommersgibile potesse conseguire un successo erano scarse poichè, dovendo eseguire di giorno navigazione occulta, il battello avrebbe raggiunto la zona d'agguato solo il mattino del 15 e cioè, forse, troppo tardi; tuttavia il *Ferraris* fu egualmente dislocato sulla presunta rotta battuta dalla grossa unità britannica segnalata, benchè in quel momento fosse l'unico sommersgibile di Massaua pronto a muovere.

Verso le 20 del 14 il *Ferraris*, avvistata di prora a sinistra una unità non identificabile, causa la distanza, la foschia e le condizioni

del mare (forza 6 da NW), assunse rotta di avvicinamento finchè alle 22 circa individuò nell'unità precedentemente avvistata un Ct o piccolo incrociatore che navigava zigzagando con direttrice di marcia quasi parallela alla mediana del Mar Rosso. Il *Ferraris* proseguì sulla rotta di avvicinamento, deciso a portarsi in posizione da poter lanciare, e finalmente alle 23.55 lanciò due siluri, che però non raggiunsero il bersaglio.

Il nemico reagì subito, con sistematico lancio di bombe; il *Ferraris*, immersosi prontamente, si portò a 85 metri e fermando tutti i macchinari eluse così la caccia avversaria. Dopo circa tre ore il nemico si allontanò.

La nave da battaglia segnalata da Addis Abeba era la *Royal Sovereign*, la quale giunse ad Aden il 17 dopo aver percorso rotte molto vicine alla costa araba, che le permisero di non essere avvistata dal sommergibile.

Nel suo rapporto sull'operazione l'ammiraglio Balsamo segnalò anche come l'esplorazione aerea fosse mancata soprattutto per l'insufficienza degli apparecchi assegnati e per la loro scarsa velocità. In proposito scrisse:

« Si tratta in tutto di qualche S 81, già molto sfruttati per i molti servizi che da essi si richiedono ».

(Foglio 643 RP del 20 agosto 1940).

6. - RICERCA DI NAVI NEMICHE E DI 2 PIROSCAFI GRECI. (Ct *Pantera - Tigre - Nullo - Sauro - Manin - Battisti*. Sommergibili *Guglielmotti - Ferraris*).

Nell'agosto 1940 le nostre forze terrestri avevano occupato la Somalia britannica. Per sollecitare lo sgombero delle loro truppe via mare gli inglesi avevano spostato alcune unità navali dal Mediterraneo ad Aden.

In previsione del possibile ritorno di tali unità al nord, il 21 agosto l'ammiraglio Balsamo inviava il *Guglielmotti* all'agguato nella zona fra i paralleli di Gebel Tair e Gebel Zucur, con ordine di rientrare il 28. Nello stesso tempo faceva approntare il *Ferraris* che avrebbe fatto uscire qualora fosse venuto in possesso di qualche informazione favorevole.

L'Ammiraglio provvedeva anche all'esplorazione aerea; ma, poichè i soli due o tre apparecchi di cui poteva disporre limitavano

tale esplorazione nel tempo e nello spazio, chiedeva opportuni rinforzi ad Addis Abeba.

Il 23 agosto Supermarina, con teledispaccio 19648, segnalava il probabile passaggio attraverso il Mar Rosso dei piroscafi greci *Kastor* e *Stratatos* con modalità simili a quelle del passaggio degli altri due il 31 luglio.

Gli elementi a conoscenza del Comando Superiore di Marina autorizzavano a ritenere probabile che i piroscafi si trovassero all'altezza dell'isola di Harmil, il primo dal giorno 24 al 26, il secondo dal 28 al 31. Nei limiti delle possibilità locali fu allora disposto che nei giorni suddetti fosse effettuata la mattina un'esplorazione aerea e nelle ore notturne una crociera di cacciatorpediniere. Questi ultimi, di giorno, sarebbero dovuti rimanere alla fonda presso Harmil, pronti ad intervenire se gli aerei avessero avvistato unità sospette.

I Ct impiegati per tale compito furono:

giorni 24 e 25: *Nulla - Sauro*

» 28 e 29: *Tigre - Panthera*

» 30 e 31: *Manin - Battisti*.

Il 25 agosto il *Guglielmotti*, avendo riscontrato forti perdite di nafta attraverso le chiodature dei propri doppi fondi, rientrava in porto. Era subito sostituito dal *Ferraris*.

I piroscafi greci non furono però avvistati.

Il 25 sera Supermarina trasmetteva il seguente teledispaccio n. 12530:

« Risulterebbe che *Royal Sovereign* aut forza navale in rotta per Suez alle 14 di oggi trovavasi fra paralleli 15° e 20° Nord. Informate Supercomando ».

L'Ammiraglio informava il Comando Superiore ed il Comando del Settore Aeronautico il quale ordinava a tutti gli apparecchi da bombardamento disponibili, che però non erano più di quattro o cinque, di tenersi pronti all'alba del 26 in attesa dell'esito dell'esplorazione che si sarebbe eseguita alle prime ore del giorno. Ma anche tale esplorazione ebbe esito negativo.

Soltanto il mattino del 30 gli aerei da ricognizione avvistarono un incrociatore nemico circa 60 miglia a nord dell'isola di Harmil, ed allora il Comando del Settore Nord dispose la partenza di quattro apparecchi, che attaccarono con bombe l'incrociatore avvistato: uno di essi riferì di aver colpito l'unità avversaria a prua con una bomba da 100 kg.

Essendo i Ct *Manin* e *Battisti* già accesi per andare a sostituire *Tigre* e *Pantera* nella ricerca dei piroscafi greci di cui abbiamo detto precedentemente, l'ammiraglio Balsamo ordinava loro di uscire dal Canale Sud e trovarsi per il tramonto sulla congiungente Masamarhu-Gebel Tair; quindi dirigere per Nord e rientrare il mattino per il Canale Nord. In tal modo, oltre ad incontrare eventualmente il secondo dei piroscafi greci, la sezione avrebbe potuto anche avvistare l'incrociatore qualora questi, per una qualsiasi ragione, avesse diminuito di velocità.

Il giorno 31, dopo l'esito negativo dell'esplorazione aerea, i Ct ebbero l'ordine di rientrare; ed il 1° settembre rientrava anche il *Ferraris* senza aver avvistato nessuna unità nemica.

7. - RICERCA DI DUE CONVOGLI NEMICI - AFFONDAMENTO DI UNA PETROLIERA. (Ct *Tigre* - *Leone* e III Squadriglia. Sommergibili *Ferraris* e *Guglielmotti*. [Vedi cartina n. 5]).

Dal 31 agosto al 7 settembre il Comando Superiore di Marina si trovò alle prese, quasi contemporaneamente, con tre convogli, due dei quali diretti verso nord e il terzo verso sud. Le ricerche dei tre convogli non diedero i frutti sperati; portarono però all'affondamento di una petroliera, che non apparteneva ai convogli, ad opera del *Guglielmotti*.

Il 31 agosto il Comando Superiore di Marina ebbe per la prima volta notizia dei convogli in navigazione col seguente telegramma da Addis Abeba:

« Roma telegrafa: Si informa che un convoglio di venti piroscafi carichi truppa partito Bombay diretto Mar Rosso dovrebbe nella giornata di oggi 31 giungere Aden.

« Date disposizioni in conseguenza. Eventualità convoglio dovesse ripartire da Aden occorre assolutamente non perderlo di vista per accertare destinazione. D'ordine: Generale TREZZANI ».

In conseguenza l'ammiraglio Balsamo ordinava a tutte le unità di superficie di tenersi pronte all'accensione rapida, ed ai sommergibili *Guglielmotti* e *Ferraris* di tenersi pronti a muovere all'ordine. (Il *Perla* era ancora in lavori, l'*Archimede* aveva in corso il cambio del cloruro di metile col freon nell'impianto di condizionamento; il *Pantera* stava effettuando lavori ad una caldaia).

Veniva inoltre disposta, d'accordo col Comando del Settore Nord, l'esplorazione aerea ogni giorno, sia di mattina sia di pomeriggio.

Il *Guglielmotti* partì il giorno 3 settembre per la zona di agguato assegnatagli, all'altezza delle isole Dahlach, verso la costa araba, e ciò perchè le ripetute osservazioni avevano dato l'impressione che il traffico si svolgesse a levante dell'isola di Gebel Tair. La zona scelta aveva inoltre fondali che consentivano la posa sul fondo e offriva quindi maggiori possibilità di sfuggire ad una caccia sistematica.

Il giorno 5 Addis Abeba esercitò su Massaua una nuova pressione col seguente telegramma:

« E' di sommo interesse danneggiare al massimo noto convoglio, sia che esso punti su Gibuti, sia che esso diriga verso Porto Sudan e Suez.

« Mettetevi in condizioni di intervenire sia con sommergibili sia con navi di superficie. L'importanza dei risultati che si possono conseguire è tale da giustificare il rischio e gli eventuali sacrifici ».

Lo stesso giorno 5 furono segnalati due convogli: uno, alle otto, dall'esplorazione aerea; l'altro, da Raheita (1). Quest'ultimo fu avvistato al mattino, ma la comunicazione dell'avvenuto avvistamento giunse all'Ammiraglio solo a mezzogiorno.

Il convoglio segnalato dall'aereo era diretto a sud; fu avvistato in latitudine $15^{\circ}25'$ N longitudine $41^{\circ}25'$ E e risultava composto di 8 piroscafi con 2 incrociatori, velocità 14 nodi, rotta sud est; quello avvistato da Raheita era diretto a nord, appariva composto di 5 piroscafi scortati da un incrociatore e, a meno che Raheita non avesse scorto che una parte soltanto dei mercantili, il numero ristretto di piroscafi e l'esiguità della scorta autorizzavano a dubitare che si trattasse del « noto » convoglio. Comunque l'Ammiraglio comandante superiore, che contro il convoglio diretto a sud non aveva ormai più possibilità di agire, dispose che la squadriglia *Nulla* andasse alla ricerca del convoglio avvistato da Raheita, uscendo per il

(1) Raheita era la più meridionale delle nostre stazioni di vedetta: vicinissima allo Stretto di Bab el Mandeb, il suo servizio, per tutta la durata delle ostilità, fu prezioso per l'avvistamento dei numerosi convogli che entravano in Mar Rosso (v. pag. 189).

Canale Sud e dirigendo alla massima velocità di resistenza per il punto 15°05' N, 41°30' E. La squadriglia avrebbe dovuto iniziare da tale punto la ricerca per sezioni, per trovarsi alle ore 06.00 del giorno 6 in prossimità di Sciab Sciach e rientrare alla base.

L'ammiraglio Balsamo decise in tal senso in considerazione del fatto che con i due convogli si trovavano complessivamente tre incrociatori e che di conseguenza l'incontro di giorno col nemico era da evitare.

Lo stesso giorno 5 partì il *Ferraris* per l'agguato in una zona col centro nel punto in 18° N e 40° E in modo da trovarsi anch'esso in posizione da agire offensivamente.

Nelle prime ore del mattino del 6 l'esplorazione aerea risultò negativa, ed i Ct rientrarono a Massaua.

Alle 12.00 dello stesso giorno finalmente un altro aereo, inviato in esplorazione, avvistò un convoglio composto di circa 30 piroscafi, con 3 incrociatori, in 15°50' N e 41°40' E, rotta 315°, velocità 12 nodi.

Dal rapporto dell'ammiraglio Balsamo riportiamo:

« Ordinavo alle sezioni *Tigre - Leone* e *Battisti - Sauro* di uscire al più presto dal Canale di Harmil, portarsi a nord il più possibile, compatibilmente con la necessità di non avvicinarsi troppo alla zona di agguato del sommergibile *Ferraris*, tanto più che questi non aveva modo di controllare periodicamente la sua posizione ed era soggetto a corrente a volte anche rilevante.

« Il *Nullò* nell'uscita precedente aveva stentato a tenere 25 miglia di velocità e questo perchè da più tempo mancante dal bacino e per le caldaie non in perfette condizioni; esso infatti deve eseguire piccoli lavori appena pronto il *Pantera*. Lasciavo dentro anche il suo sezionario *Manin* e con parte del personale più fresco di questi due rinforzavo gli equipaggi, specie quello di macchina, del *Battisti* e del *Sauro* stanchi per l'uscita precedente e con la consueta percentuale di colpiti da colpi di calore e da malessere ».

Abbiamo riportato per esteso questo brano del rapporto dell'ammiraglio Balsamo, ravvisando l'opportunità di mettere in rilievo sia le condizioni ambientali ed i provvedimenti di ripiego cui di conseguenza bisognava ricorrere, sia le condizioni del *Nullò* che, dopo aver eseguito i piccoli lavori necessari, partecipò, come vedremo successivamente, all'azione del 20-21 ottobre con un comportamento delle macchine e delle caldaie perfetto sotto ogni riguardo:

efficace dimostrazione di come il personale sapeva compiere il proprio dovere anche nelle condizioni di clima e di ambiente in cui era costretto a vivere.

Durante il giorno 6 il convoglio venne fatto segno a lancio di bombe da parte dell'aviazione e la sua ultima posizione segnalata fu $16^{\circ}20' N$ e $41^{\circ}12' E$ (punto D).

I quattro cacciatorpediniere uscirono alle 19 per portarsi convenientemente a nord e quindi dirigere per la ricerca del convoglio. Il mare era grosso e la visibilità scarsa.

Il *Sauro* ad un certo momento avvistò, o credette avvistare, del fumo al traverso a dritta; accostò su di esso, stimò di riconoscere un Ct e lanciò due siluri. Si spinse alquanto nella direzione approssimata del primo avvistamento ma con esito negativo e, avendo perduto il contatto col *Battisti*, diresse su Harmil per rientrare.

Anche le altre unità rientrarono senza aver avvistato nulla; e così pure il *Ferraris*, il giorno 8.

L'esplorazione aerea del giorno 7, seguendo la rotta presumibilmente tenuta dai mercantili, si spinse bene a nord e, successivamente, puntò su Porto Sudan, senza però scoprire il convoglio. Deve ritenersi che al tramonto la formazione britannica abbia accostato decisamente verso levante, e poi per nord, passando in vicinanza della costa araba.

Durante questa complessa operazione il *Guglielmotti* (capitano di corvetta Tucci) fu l'unica unità che conseguì, come abbiamo detto, un successo. Trascriviamo dalla sua relazione:

« Giorno 6 settembre.

« 04.00 - Data la scarsissima visibilità, ultimata la carica delle batterie, inizio l'ascolto idrofonico continuo, posandomi sul fondo in fondali di 70 metri e nella zona del giorno precedente.

« Nessuna sorgente intesa.

« 11.30 - Cesso la posa sul fondo e permango nella zona con rotte varie, mantenendomi, come nei giorni precedenti, sulle rotte centrali del Mar Rosso, passanti tra Gebel Tair e la costa araba.

« 15.00 - In una delle periodiche risalite a quota periscopica, avvisto contemporaneamente due piroscafi da carico. Il primo, piccolo piroscifo da 4000 tonn. circa, passava con rotta SE al limite di visibilità, e la posizione relativa non mi permetteva e non mi avrebbe permesso di giungere al lancio.

« Il secondo piroscabo, nave cisterna carica, era viceversa in condizioni di essere attaccato. Dati immediatamente gli ordini per i preparativi per il lancio, mi porto in posizione di lancio prodiero, attaccando il bersaglio sul lato dritto. Rotta bersaglio 315° - Rotta sommergibile 210°.

« Riconosciuto trattarsi di nave greca e nelle condizioni di cui al comma... porto a fondo l'attacco, eseguendo lancio a coppiola a distanza di 700-800 metri, colpendo l'unità con ambedue i siluri sotto le stive prodiere e sotto la plancia. Si sono intese distintamente le due esplosioni agli intervalli prestabiliti. Rimanendo a quota 10 metri, dopo rapida esplorazione periscopica azimutale e zenitale, sono rimasto nei pressi dell'unità silurata, per essere sicuro del suo affondamento.

« L'equipaggio, costituito da 25 persone circa, si è immediatamente messo in salvo a mezzo di due imbarcazioni di salvataggio.

« La nave cisterna si è leggermente sbandata sulla dritta e si è anche appruata di qualche grado. Essendo però a pieno carico, non accennava ad affondare, nonostante avesse la coperta a proravia della plancia completamente squarciata per 200 mq. circa. Da questo squarcio usciva un liquido nero che doveva essere nafta. Ho ritenuto quindi che la compartimentazione di tale tipo di scafo ne ostacolasse l'affondamento.

« Successivamente mi sono portato, passando di poppa all'unità, sul lato sinistro di essa. Sulla poppa si leggeva il nome della nave, che era *Atlas*.

« L'equipaggio, che si era allontanato di circa 1500 metri, avendo notato che la propria nave non affondava in maniera apprezzabile, ha diretto verso la nave stessa con lo scopo probabile di salvare qualche oggetto, o, più verosimilmente, di tentare l'emissione di segnali di soccorso.

« Allo scopo di non permettere questa emissione, ho lanciato un terzo siluro diretto contro il lato sinistro della poppa.

« Seguendo al periscopio la corsa del siluro, ho notato che questo percorreva una traiettoria irregolare, causa continui affioramenti. Non avendone inteso lo scoppio, ho lanciato un quarto siluro. Poco dopo è stato nettamente udito il rumore dell'esplosione.

« Ho preferito affondare la petroliera con un terzo siluro, anzichè con il cannone, data la possibile presenza di aerei inglesi sulla zona.

« L'equipaggio ha desistito da ogni tentativo di risalita a bordo e, armate a vela le lance, ha diretto verso Gebel Tair.

« L'*Atlas* ha iniziato un nuovo periodo di affondamento, sbandandosi ed approuandosi sempre più e immergendosi di parecchi metri. Alle 16.45, sicuro del prossimo affondamento della petroliera, mi sono portato a quota di 40 metri dirigendo lentamente per SW.

« In una delle periodiche risalite a quota periscopica ho accertato che, alle 17.30, la petroliera greca *Atlas* non era più galleggiante.

« Il siluramento è avvenuto a mg. 21,5 per nord da Gebel Tair; tale punto si trova sulla rotta Camaran - Masamarhu ».

8. - RICERCA DI CONVOGLI NEMICI. (Ct *Pantera* - *Leone* - *Manin* e *Battisti*. Sommergibili *Archimede* e *Guglielmotti*).

Il 17 settembre giunse a Massaua questo messaggio da Addis Abeba:

« Comunico seguente telegramma pervenuto da Stamage: Mercoledì 11 settembre partirà da Singapore convoglio truppe 4000 compresi due battaglioni ritirati da Cina diretto Port Sudan. Convoglio scortato da un incrociatore 4 Ct et 4 unità minori marcerà velocità 15 miglia orarie senza toccare Bombay. A 150 miglia est di Socotra scorta del convoglio verrà rinforzata da unità provenienti da Aden ».

Da tali indicazioni si poté dedurre che il convoglio segnalato sarebbe entrato in Mar Rosso il giorno 20 o il 21, non prima.

Presi gli opportuni accordi col Comando del Settore Nord per l'esplorazione e l'eventuale azione, l'Ammiraglio dispose che fossero pronti a muovere all'ordine i sommergibili *Archimede* e *Guglielmotti*, ed all'accensione rapida le unità di superficie, meno il *Nullo* che era in lavori.

Alle 11 del giorno 19 l'esplorazione aerea avvistò un convoglio e ne segnalò la consistenza in 21 piroscafi con un incrociatore e due Ct, 30 miglia a SW di Aden, con rotta decisamente verso lo Stretto di Bab el Mandeb.

I due sommergibili pronti uscirono recandosi nelle zone loro assegnate. Il giorno 20 il convoglio fu avvistato e bombardato una prima volta il mattino ed una seconda il pomeriggio.

I Ct *Pantera*, *Leone*, *Manin* e *Battisti* uscirono per il Canale Nord e da Harmil diressero per eseguire ricerca notturna, per se-

zioni, dalle 21 del 20 alle 04.30 del 21. Alle prime luci i Ct dovevano essere nuovamente sotto la protezione della batteria di Harmil, perchè la stazione di vedetta di Raheita aveva segnalato il passaggio alle 13 di un altro convoglio diretto a nord ad alta velocità, scortato da un incrociatore ausiliario. V'era pertanto la possibilità che i vari incrociatori si riunissero, costituendo un avversario troppo forte per i nostri cacciatorpediniere.

Il mattino del 21, mentre i Ct rientravano senza aver avvistato nulla, il *Guglielmotti* segnalava un secondo convoglio, diretto a nord, velocità 14-15 nodi, composto di quattro piroscafi con due incrociatori e due Ct. Anche questo, data la scorta, non avrebbe potuto essere attaccato di giorno, con probabilità di successo, dai nostri Ct; nè, data la sua velocità, poteva essere raggiunto di notte in zona opportuna.

Nonostante le tempestive comunicazioni fatte al Settore Nord, l'esplorazione aerea non riuscì ad avvistare nessuno dei due convogli.

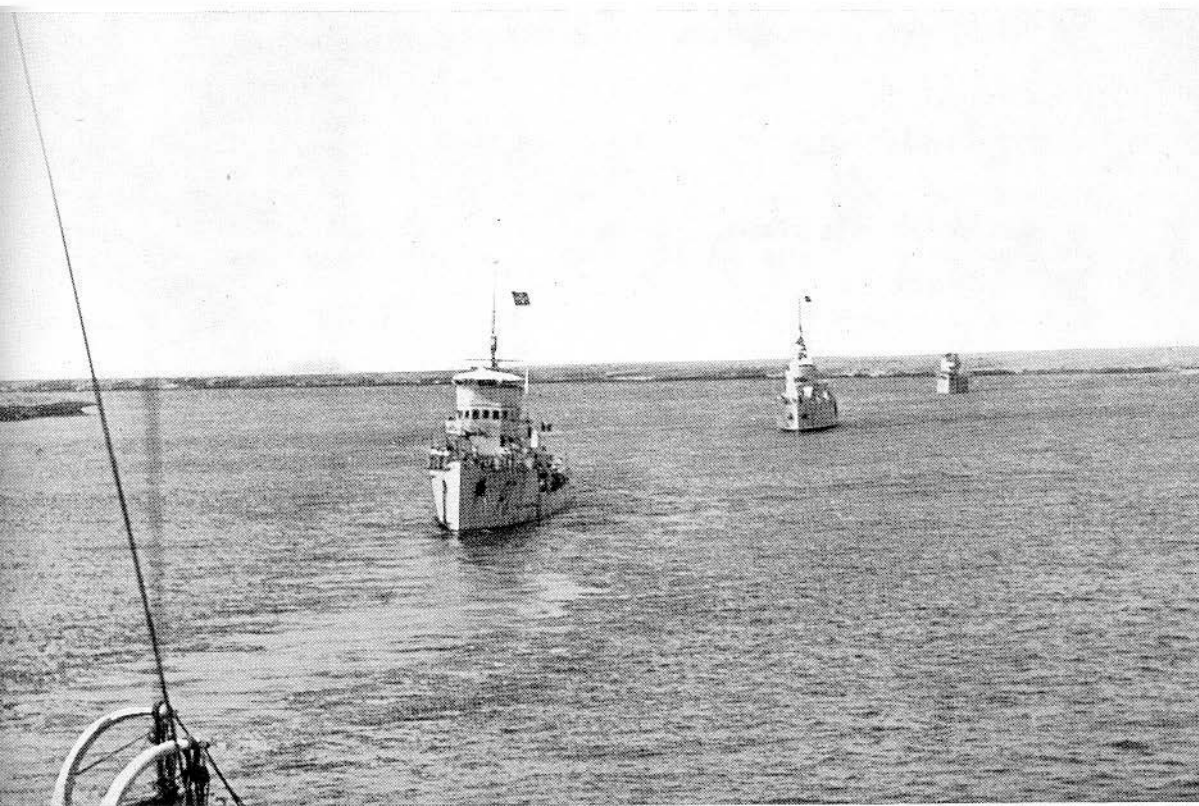
Un altro convoglio venne avvistato il 5 ottobre dall'esplorazione aerea in 14°56' N e 42°04' E, velocità 12 nodi e rotta 315°. L'avvistamento fu subito comunicato al sommergibile *Archimede*, che il mattino dello stesso giorno era stato inviato all'agguato nella zona compresa tra il parallelo di Gebel Tair e quello di 16° N, e fra il meridiano 1°30' e l'isobata di 50 metri sotto la costa araba.

Alle 20.00 uscirono i Ct *Manin* e *Battisti* (gli altri Ct erano in lavori o in condizioni di non poter muovere tempestivamente) i quali, dopo le rotte di sicurezza del Canale Nord, diressero, a 25 nodi, alla ricerca del convoglio; ma alle 02.00 del giorno 6, a causa del forte mare, dovettero ridurre la velocità a 16 nodi, quindi non avendo nulla avvistato, rientrarono secondo gli ordini ricevuti.

Nemmeno l'*Archimede* riuscì ad avvistare il convoglio segnalato.

9. - AZIONE CONTRO CONVOGLIO NEMICO E AFFONDAMENTO DEL *Nullò*. (Ct *Pantera* - *Leone* - *Nullò* e *Sauro*. Sommergibili *Guglielmotti* e *Ferraris*. [Vedi cartine nn. 6, 7, 8]).

La sera del 18 ottobre, avuta segnalazione da Raheita che un convoglio di 5 piroscafi, un incrociatore e 4 Ct era stato avvistato diretto a nord, l'ammiraglio Balsamo dispose che il mattino seguente i due sommergibili pronti, cioè *Ferraris* e *Guglielmotti*, uscissero



La Squadriglia « Pantera » entra a Massaua.



per recarsi nelle zone di agguato indicate nella cartina n. 6 e che i Ct *Pantera* (capitano di fregata Aloisi), *Leone* (capitano di fregata Scroffa), *Sauro* (capitano di corvetta Moretti degli Adimari) e *Nulla* (capitano di corvetta Borsini) fossero pronti a muovere alle 12.00.

Il mattino del 19 anche l'esplorazione aerea segnalò un convoglio diretto a nord e composto di 4 piroscafi, 2 incrociatori e 4 Ct, a circa 10 miglia a SW di Gebel Tair, velocità 14 nodi; non v'era dubbio che si trattasse dello stesso convoglio segnalato da Raheita la sera precedente. La sua velocità però, in base al cammino percorso tra i due avvistamenti, risultava di almeno 16 nodi, una velocità che non avrebbe mai permesso ai nostri cacciatorpediniere di raggiungere la formazione avversaria in ore notturne. L'ordine di accensione venne quindi annullato e, dei due sommergibili, uscì il solo *Guglielmotti*; il *Ferraris* sospese la partenza, dato che nella nuova situazione verificatasi col secondo avvistamento non avrebbe potuto raggiungere tempestivamente la sua zona d'agguato che era la più meridionale delle due.

La giornata del 19 trascorse così nell'attesa della notte, durante la quale il convoglio avrebbe potuto essere attaccato dal *Guglielmotti*; ma alle 22 la situazione mutò ancora: Raheita infatti segnalò un altro convoglio diretto a nord, composto questo di 23 piroscafi, un incrociatore e 4 Ct, velocità 10 nodi (vedi cartina). L'Ammiraglio non ebbe che da ripetere gli ordini della sera precedente, cioè *Ferraris* pronto a muovere dal mattino dopo e cacciatorpediniere pronti a muovere alle 12.00.

Il mattino del 20 l'esplorazione aerea, disposta dal Comando Settore dietro richiesta del Comando Superiore di Marina, fu compiuta da un S 79 che avvistò il convoglio alle 11.00 e, nonostante la reazione contraerea e la presenza di aerei nemici, lo bombardò. Attaccato da un Blenheim, fu colpito ripetutamente da raffiche di mitragliera che inutilizzarono la radio di bordo e ferirono il marconista, cosicché l'S 79 riuscì a dare il segnale di avvistamento soltanto dopo aver atterrato, cioè alle 12.30. La sua segnalazione dava in mare 23 piroscafi, un incrociatore e 4 Ct.

In effetti, come risulta dalla documentazione britannica, il convoglio era composto di 31 piroscafi (26 per Suez e 5 per Porto Sudan) scortati dall'incrociatore *Leander* (tonn. 7270 - VIII/152 - VIII/102 - IV/47 - 12 mitragliere - 8 lanciasiluri), dal Ct *Kimberley* (tonn. 1690 - VI/120 - IV/40 - 8 mitragliere - 10 lanciasiluri) e 5 « sloops »

(cannoniere o dragamine con cannoni da 102): *Derby-Huntler* (britannici), *Auckland - Yarra* (australiani), *Indus* (indiano).

Il *Ferraris* uscì subito; i cacciatorpediniere uscirono in tempo per essere al tramonto in franchia di Harmil, passando per il Canale di Nord Est. Le rotte che avrebbero dovuto seguire i cacciatorpediniere per la ricerca « a rastrello » divisi in sezioni, la seconda delle quali al comando del *Sauro*, risultano dalla cartina n. 6. In caso di incontro col nemico, ed in relazione alle vicende dell'azione, i comandanti avevano facoltà di rientrare o da Harmil o da Shumma.

Alle 18.22 i quattro cacciatorpediniere diressero per la zona di ricerca alla velocità di 18 nodi, e alle 21.30 le due sezioni si separarono. Circa due ore dopo avveniva l'incontro della sezione *Pantera* col nemico; per la descrizione dell'azione che ne seguì e che si concluse alle 06.30 del mattino del 21, attingeremo largamente al rapporto dell'ammiraglio Balsamo, alle relazioni della Commissione di inchiesta per la perdita del *Nullò*, riunitasi a Massaua subito dopo, ed alla relazione della Commissione d'inchiesta costituita poi in Italia.

Dal rapporto dell'ammiraglio Balsamo (n. 808 SRP del 24 ottobre a Supermarina) stralciamo:

« Alle 23.21 la sezione *Pantera - Leone* avvistava il convoglio nemico dritto di prora.

« Il *Pantera* segnalava subito l'avvistamento a tutte le unità e accostava su una rotta di allargamento sulla dritta per mettere il convoglio tra sè e la luna (ancora bassa). Contemporaneamente aumentava a 22 nodi, velocità che consentiva sufficiente rapidità di manovra pur evitando fumo e scia.

« Alle 23.26 il *Pantera* accostava dirigendo per l'attacco e successivamente lanciava due coppie di siluri (ore 23.31 e 23.34 - vedi cartina n. 7) a distanza rispettivamente di 5000 e 6000 metri. Due forti esplosioni seguite da fiammate convinsero il comandante dell'unità che almeno due siluri avevano raggiunto il bersaglio.

« Nel frattempo dal *Pantera* venivano scorte due scie di siluri nemici che potevano però essere evitati manovrando.

« Il *Leone*, che era di poppa al *Pantera* a circa 800 metri, non avvistava il nemico e pertanto non eseguiva il lancio.

« La sezione *Pantera - Leone* successivamente si disimpegnava e dirigeva per il rientro, dal Canale Sud, a Massaua dove giungeva verso le 10 senza ulteriori incontri ».

In effetti nessuna unità nemica fu colpita da siluri: nè da quelli del *Pantera*, nè da quelli che il *Sauro*, come vedremo, lanciò poco dopo. Poichè anche i cannoni erano entrati in azione, è ammissibile che si possa aver avuto l'impressione che qualche vampa e qualche esplosione fossero da attribuirsi a scoppio di siluro. In un rapporto britannico è detto:

«... alle 23.20 del 20 il convoglio fu attaccato da due cacciatorpediniere italiani che lanciarono due siluri contro l'*Yarra* cannoneggiando il convoglio. Le unità di scorta impegnarono il nemico che diresse per NW seguito dal *Leander* e dal *Kimberley* ».

Non risulta che la sezione *Pantera* abbia assunto rotta NW per disimpegnarsi. Non è da escludere che in un primo momento il comandante abbia pensato di rientrare da Harmil; ma l'ipotesi appare poco probabile perchè quella rotta non lo allontanava decisamente dalle unità nemiche, il che era invece fattibile dirigendo per il Canale Sud. E' più probabile che il nemico ad un certo momento abbia scorto quei due cacciatorpediniere in direzione NW e che, pur avendoli quasi subito perduti di vista, abbia poi continuato in quella direzione il presunto inseguimento.

Il rapporto britannico così prosegue:

« Alle ore 10.00 del 21 il *Leander* abbandonò la caccia e tornò presso il convoglio lasciando al *Kimberley* il compito di inseguire il nemico ».

Il *Kimberley*, come le successive vicende dell'azione dimostreranno, e probabilmente credendo di continuare ad inseguire la sezione *Pantera*, finì col trovarsi alle prese con la sezione *Sauro*, della quale è giunto il momento di occuparci.

Ricevuto, poco dopo le 23.21, il segnale di avvistamento del nemico dato dal *Pantera*, la sezione *Sauro - Nullo* alle 23.20 invertì la rotta. Il comandante del *Sauro* intendeva compiere una manovra che gli consentisse di dar tempo all'altra sezione di eseguire l'attacco ed allontanarsi e che contemporaneamente gli desse modo di mettersi in opposizione con la luna rispetto al convoglio. Perciò, dopo aver invertito la rotta, eseguì altre due ampie accostate a sinistra (alle 00.16 ed alle 00.50).

Un'ora dopo aver invertito la rotta, non avendo ancora effettuato alcun avvistamento, il comandante del *Sauro* comunicò al *Pantera* che avrebbe proseguito la ricerca secondo l'orario prestabi-

lito rientrando quindi a Massaua dalla parte di Harmil. A tal fine accostò verso levante e percorse, nei due sensi, rotte normali a quella di probabile provenienza del convoglio, finchè, alle 01.48, avvistò un incrociatore ed un'unità minore. Stralciamo ancora dal rapporto dell'ammiraglio Balsamo, già citato:

«...intuendo che si trattava della scorta di testa, [il *Sauro*] dava gli opportuni ordini al *Nullò* e dirigeva per attaccare il convoglio. Mentre, scortolo poco dopo, si accingeva a lanciare, avvistava sulla sinistra un grosso incrociatore e immediatamente lo attaccava lanciando contro di esso a circa 1500 metri due siluri, uno solo dei quali partiva e veniva però evitato dal nemico. Un siluro lanciato da un Ct nemico poteva egualmente essere evitato.

«Deciso quindi ad espletare la sua missione contro il convoglio, il *Sauro* proseguiva nella rotta di avvicinamento e lanciava due siluri contro il convoglio. Anche di questi ne partiva uno solo, che poco dopo si udiva scoppiare.

«In questa fase la sezione era soggetta ad un vivo cannoneggiamento da parte di varie unità nemiche.

«Nella manovra per portarsi all'attacco del convoglio il *Nullò* restava col timone incatastato alla banda e quindi perdeva il contatto col suo sezionario *Sauro*. Questo dopo eseguito il lancio dirigeva, per disimpegnarsi, verso la costa araba e successivamente accostava su Gebel Tair inseguito e cannoneggiato per qualche tempo da varie unità nemiche. Riusciva però a rompere il contatto e rientrava dal Canale Sud».

Veniamo ora alle vicende del *Nullò* (vedi cartina n. 7), che possiamo agevolmente ricostruire dalle relazioni delle due Commissioni d'inchiesta già citate. E' opportuno riprenderle dal momento dell'avvistamento del convoglio e pertanto dalla relazione della Commissione d'inchiesta di Massaua riportiamo:

«Alle 01.48 del 21 ottobre 1940 il *Nullò*, in linea di fila col *Sauro*, avvista, durante l'accostata a sinistra per Rv 60°, due sagome di unità da guerra sulla diritta.

«Alle 01.55 segue il capo sezione sulla rotta 190°, e alle 02.00 le vedette della controplancia avvistano i fumi del convoglio e successivamente un Ct che dirige con rotta pressochè opposta a quella del *Nullò*.

« Alle 02.07 circa il direttore di tiro che segue la manovra del Ct nota due bagliori che gli danno l'impressione che il caccia abbia lanciato. Ne dà immediatamente comunicazione al comandante. Dopo pochissimo tempo infatti il comandante scorge sulla sinistra ad un centinaio di metri una scia di siluro diretto verso la prua del *Nullò*. Accosta rapidamente a dritta, dà in macchina l'ordine « massima forza » ed assume una rotta leggermente convergente rispetto a quella del capo sezione, che nel frattempo ha lanciato.

« Il siluro nemico viene evitato: la scia passa all'altezza della plancia.

« Dal centro del convoglio, che appare fermo ed in una formazione molto estesa e disordinata, si stacca intanto la sagoma di un incrociatore che manovra per portarsi ad est della sezione.

« Il *Sauro*, vedendo il *Nullò* "stringere" con velocità leggermente superiore e volendo avere acque libere per un obbligato ripiegamento verso levante, ordina al sezionario rotta 355° e successivamente linea di fila.

« Il *Nullò* mette tutta la barra a sinistra conservando la massima forza, poichè è intendimento del comandante attaccare prima di mettersi in formazione essendo ancora in posizione opportuna per il lancio contro il convoglio. Sono circa le 02.15.

« Durante l'accostata il timone resta incatastato a fine corsa a sinistra; l'avaria viene subito comunicata al capo sezione.

« Il *Nullò* defila a brevissima distanza dal *Sauro* — col quale da questo momento perde contatto — e compie quasi due giri sul posto.

« Con prora circa 0° il timone riprende a funzionare.

« Sono le ore 02.20 circa. In questa fase, mentre l'incrociatore prima avvistato continua nella sua manovra avvolgente a est, il Ct dirige verso il *Nullò* e trasmette con proiettore il segnale MIL.

« A questo segnale risponde con un altro di tre lettere un'unità identificata per un incrociatore, il quale, seguito da un Ct, si stacca dalla testa del convoglio, circa al traverso a sinistra del *Nullò* dirigendo verso quest'ultimo. Quasi certamente sono le stesse unità avvistate alle 01.48.

« La distanza apprezzata delle quattro unità nemiche è intorno ai 4000 - 5000 metri, quando queste aprono il fuoco con cannoni e mitragliere contro il *Nullò*.

« Il *Nullò* risponde immediatamente concentrando il tiro prima sul Ct di poppa, poi sull'incrociatore di dritta, accostando lenta-

mente a sinistra verso Harmil, unica via di ripiegamento libera dal nemico soverchiante ».

La Commissione d'inchiesta in Italia nelle sue considerazioni così si esprime circa la situazione del *Nullo* dal momento in cui il timone riprese a funzionare, cioè dalle 02.20:

« In quel momento la situazione è la seguente:

« Un'unità di grosso tonnellaggio 30° dalla prora a dritta; un'altra, piccola, di poppa leggermente a sinistra; un incrociatore seguito da altra unità minore al traverso a sinistra che manovra in avvicinamento. Tutte le unità da una distanza oscillante tra i 4000 ed i 5000 metri sparano contro il *Nullo* con cannoni e mitragliere. Il *Nullo* ha un'unica via di ritirata: quella a nord.

« Perciò alle 02.35, rotto il contatto col nemico che è rimasto distanziato di poppa a sinistra il comandante accosta leggermente a sinistra stabilizzando la rotta sulla direttrice NW verso l'accesso al Canale Nord di Massaua ».

Durante il breve combattimento tra le 02.20 e le 02.35 il *Nullo* venne colpito varie volte riportando sensibili danni dei quali i più gravi erano quelli alla girobussola, alla noria del deposito munizioni di prora, alla rete di trasmissioni del tiro. Indenni invece restarono le macchine, che continuarono a marciare ottimamente alla massima velocità, 30 nodi, e così pure le caldaie, il cui funzionamento era perfetto, con assoluta assenza di fumo. Ma il combattimento ricominciò poco dopo a causa di un incidente, a proposito del quale continuiamo a stralciare dalla relazione della Commissione d'inchiesta di Massaua:

« Verso le 02.40, mentre il capo del complesso di prora si reca dal D.T. per avvertirlo che sono rimasti in canna due colpi, parte la coppola di questo complesso, probabilmente per urto involontario contro il pulsante di fuoco in stazione D.T. Le tre unità nemiche sulla sinistra del *Nullo* aprono nuovamente il fuoco, cercando di individuare il *Nullo* sia con cortine illuminanti (composte di 4 elementi presumibilmente a catena) sia con l'accensione del proiettore da parte dell'incrociatore.

« Il *Nullo* non risponde al fuoco per non lasciarsi individuare e, dopo qualche minuto, il nemico cessa di sparare. Sono le 02.45 circa. Il *Nullo* prosegue alla massima velocità verso Harmil con rotta circa 300°.

« La bussola magnetica, dopo i combattimenti della notte, dà scarso affidamento; spesso le vedette avvistano il fumo degli inseguitori di poppa a sinistra, l'ultima volta verso le 03.15. Tale circostanza induce il comandante a scartare il rientro a Massaua da sud perchè dovendo in tal caso accostare a sinistra sarebbe molto probabilmente venuto di nuovo a contatto col nemico troppo superiore in forze.

« Il comandante scarta anche la soluzione di entrare in qualche canale segreto delle Dahlach; ciò gli sarebbe stato possibile solo alla luce del giorno e con gli strumenti di rotta in perfette condizioni » (1).

Le precarie condizioni degli strumenti di rotta e le difficoltà idrografiche locali impedirono al *Nullò* di imboccare rapidamente il Canale di Nord Est e di mettersi altrettanto rapidamente a ridosso della batteria di Harmil; un impedimento, questo, che gli fu fatale.

Alle 05.00 il faro di Harmil era in vista (vedi cartina n. 8) e da questo punto riprendiamo dalla relazione della Commissione di inchiesta di Massaua:

« Il comandante si preoccupa dei bassi fondali disseminati sull'imboccatura del passaggio di NE e soprattutto della secca di m 3,7 subito a nord del punto stimato delle 05.00. Alla rotta diretta per Harmil, idrograficamente pericolosissima senza strumenti di navigazione, preferisce quella che doppia da est la secca e si ricollega poi a nord con la rotta di sicurezza. Del resto è sua convinzione che il nemico abbia desistito dall'inseguimento.

« Inverte perciò la rotta, riducendo di velocità; poi, fino alle 05.26 circa, dirige per levante a 19 nodi, quindi verso nord a 26 nodi. Il faro è sempre in vista. Poco dopo il traverso, il *Nullò* dirige per NW ed alle 06.00 circa accosta verso la rotta di sicurezza.

« Durante l'accostata le vedette comunicano alla plancia l'avvistamento in direzione N di un fumo che si avvicina con rotta SE fino a lasciar distinguere la sagoma di un Ct.

(1) Erano stati individuati, oltre al Canale di Nord Est, altri possibili passaggi fra le isole Dahlach per uscire in mare aperto; ma erano considerati segreti e le necessarie segnalazioni per la sicurezza delle navi in transito dovevano essere messe in opera di volta in volta.

In effetti, questi passaggi non vennero mai usati, salvo che per Mas o piccoli natanti. (Vedi capitolo VII).

« Lo si ritiene un tipo *Pantera* o, forse, un tipo *Sauro*; l'identificazione è difficile presentandosi sotto un "beta" molto stretto.

« Mentre il *Nullò* si fa riconoscere dalla stazione di vedetta di Harmil, l'unità avvistata fa con il proiettore un segnale che viene interpretato come G 3 seguito da due numeri non sicuramente identificati. Sembra, a bordo del *Nullò*, un distintivo di Ct nazionale.

« Il comandante, confermatosi nella supposizione che l'unità avvistata sia amica, fa rispondere col proprio distintivo nell'impossibilità di usare i prescritti fanali di riconoscimento, in avaria.

« Il Ct segnala QLK e pochi istanti dopo apre il fuoco ».

Erano passate circa quattro ore dagli ultimi colpi sparati dalle due parti; dal momento cioè in cui, partiti improvvisamente due colpi rimasti in canna sul *Nullò*, il nemico aveva riaperto il fuoco e poco dopo lo aveva nuovamente cessato. Il nostro cacciatorpediniere, come abbiamo visto, non aveva risposto al tiro dell'avversario, ma il Ct *Kimberley*, secondo quel che oggi abbiamo appreso dal rapporto britannico già citato, mentre il *Leander* tornava presso il convoglio insisteva nell'inseguimento e si portava a settentrione di Harmil nella logica presunzione che il *Nullò* avrebbe cercato di rientrare a Massaua da nord o da nord est.

Il comandante Borsini dovette invece pensare di aver fatto perdere le sue tracce. Nessuno dei superstiti lo ha esplicitamente dichiarato (1), ma l'affermazione della relazione della Commissione d'inchiesta di Massaua, più sopra riportata, cioè che il comandante era convinto che il nemico avesse desistito dall'inseguimento, può essere accettata. La stessa Commissione d'inchiesta in Italia l'ha poi convalidata. Borsini da circa due ore non aveva ricevuto più nessuna segnalazione di avvistamento dalle vedette di bordo e poteva perciò ritenere che le unità inseguatrici fossero tornate alla loro funzione principale di scorta al convoglio; cosicchè quando, alle 06.00 circa, mentre il *Nullò* accostava per dirigere sulla rotta di sicurezza, le vedette avvistarono un'unità con « beta » stretto che si avvicinava

(1) Il direttore del tiro del *Nullò* così dichiarò alla Commissione d'inchiesta:

« In una fase di calma, discutendo sull'azione, faccio presente al comandante se non reputasse opportuno richiedere l'assistenza della nostra aviazione per la traversata diurna che avremmo dovuto compiere. Permane in me la convinzione che le sagome che ci hanno pedinato tutta la notte non ci hanno mollato del tutto e che all'alba avremmo dovuto aspettarci qualche sorpresa ».

con rotta S E, non sospettò potesse trattarsi di unità nemica e al segnale di questa fece rispondere col distintivo della sua unità.

Ebbe allora inizio l'ultimo combattimento, la cui descrizione riportiamo dalla relazione della Commissione d'inchiesta di Massaua:

« Il *Nullò* mette a 28 nodi e risponde al fuoco col complesso di poppa, continuando sulla rotta di sicurezza con piccoli zigzagamenti che consentono l'impiego saltuario del complesso di prora e srettificano il tiro del nemico il quale si avvicina con rotta verso S E sparando con tutta la bordata (salve di 6 colpi). La batteria di Harmil intanto si unisce al combattimento.

« Verso la decima salva il tiro avversario inquadra il *Nullò*.

« Le salve si succedono con ritmo inizialmente lento, poi più celere quando il tiro è centrato.

« Il tiro del *Nullò* è abbastanza efficace, nonostante le gravi condizioni in cui si svolge (telemetri, A.P.G. e impianto prodiero fuori campo, rete di comunicazioni in avaria). I complessi sparano a fuoco locale, punteria diretta. Il rifornimento viene effettuato a mano con catena di uomini avendo le norie fatto avaria. I capi impianto ed i cannonieri dei pezzi si prodigano dimostrando alto spirito combattivo. Il personale di macchina continua ad assolvere i propri incarichi con calma sotto il fuoco avversario.

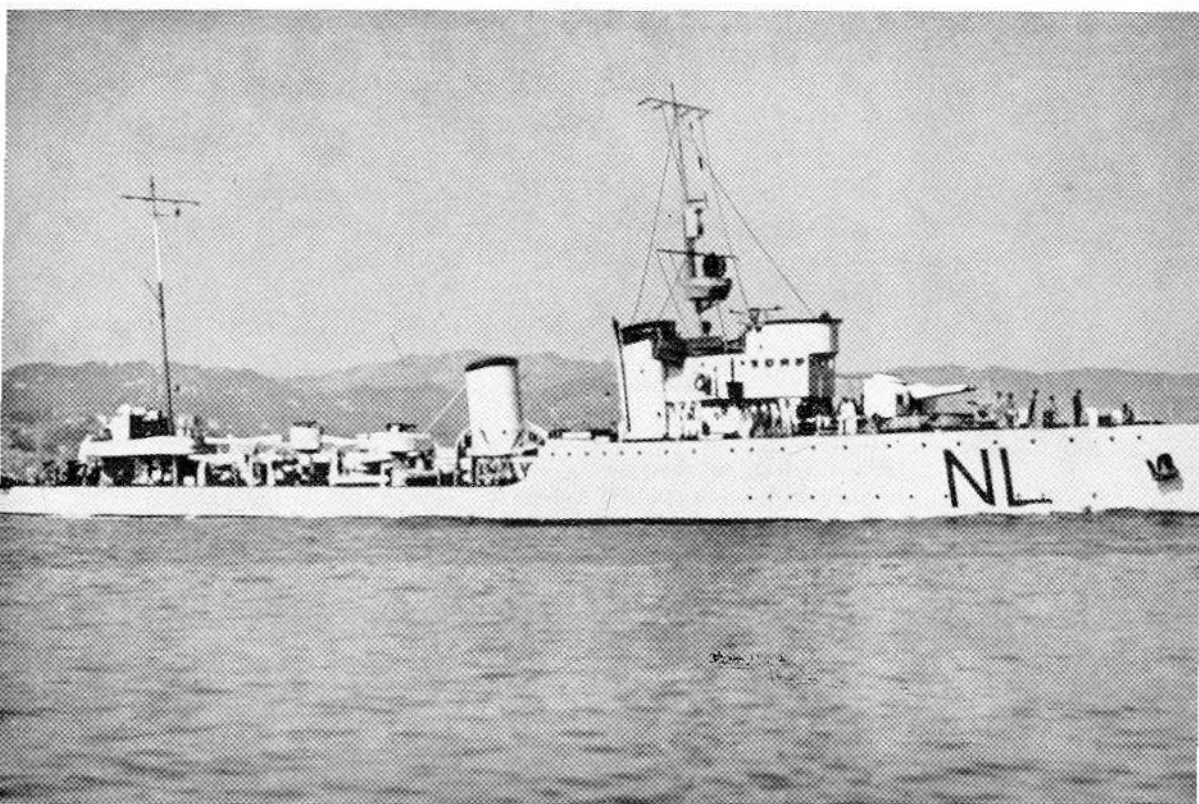
« Verso le 06.15 il nemico inverte la rotta; appare colpito all'altezza del fumaiolo prodiero, dal quale si sprigiona intenso fumo nero e vapore.

« La distanza iniziale intorno ai 12.000 metri si riduce notevolmente fino a 8000 metri circa.

« Verso le 06.20, durante una spezzata dello zigzagamento, il *Nullò* striscia leggermente sul fondo, sfilandosi immediatamente. Subito dopo, mentre dirige per doppiare l'isolotto di Seil Harmil, un colpo caduto in macchina di prora ed un altro in macchina di poppa immobilizzano la nave facendola sbandare fortemente a sinistra.

« I locali di macchina sono invasi dal vapore. Il personale esegue tuttavia le opportune manovre di sicurezza, restando a posto fino a quando viene ordinato di abbandonare i locali.

« Molte altre schegge colpiscono il *Nullò*; il comandante, constatato che la nave affonda rapidamente, ordina di mettere a mare le imbarcazioni ed abbandonare la nave, mentre accosta a dritta per



Cacciatorpediniere *Nullo*.



tentare di portarla in secco. L'abbrivo si spegne senza ottenere completamente lo scopo.

« Vengono spente e intercettate le caldaie, ed allagato il deposito munizioni di prora.

« I cannonieri degli impianti continuano per qualche minuto a sparare; ad essi si uniscono volontariamente altri, per controbattere il nemico fino all'estremo limite di impiego delle artiglierie; poi, quando per lo sbandamento della nave è impossibile brandeggiare i pezzi, anche essi si gettano a mare.

« Alle 06.35 circa si verifica tra la caldaia prodiera e il deposito munizioni prodiero una forte esplosione che squarcia il bastimento, il quale pochi istanti dopo si inabissa coricandosi sul lato sinistro.

« Il comandante, che decisamente non ha voluto abbandonare la nave (1), un ufficiale, un sottufficiale ed un marinaio (2) trovano con il *Nulla* fine gloriosa ».

(1) Alla memoria del C.C. Costantino Borsini fu decretata la medaglia d'oro al v. m. con la seguente motivazione:

« Comandante di cacciatorpediniere, durante l'attacco ad un grosso convoglio, giunto a contatto con siluranti ed incrociatori nemici, impegnava audacemente aspro combattimento, animando i dipendenti con l'esempio del proprio valore.

« Colpita la sua nave da numerosi colpi che ne menomavano irreparabilmente l'efficienza, persisteva nell'impetuosa lotta con efficaci risultati, dando prova di fermezza, di grande serenità d'animo e di sommo sprezzo del pericolo.

« Dopo aver provveduto alla salvezza dell'equipaggio, rifiutava recisamente di abbandonare la sua nave, e impavido e fiero sul ponte di comando, volto verso il nemico, affondava con essa, incontrando sublime e gloriosa morte ».

(2) Il marinaio si chiamava Vincenzo Ciaravolo (da Torre del Greco) ed era l'attendente del comandante. Fra i tanti episodi di valore, abnegazione e spirito di sacrificio di cui è ricca la storia della guerra navale, questo del Ciaravolo è indubbiamente uno dei più belli, e in Italia fu anche uno dei più noti. Alla memoria del Ciaravolo fu decretata la medaglia d'oro al v. m. con la seguente motivazione:

« Imbarcato su silurante impegnata in aspro combattimento contro incrociatori e cacciatorpediniere nemici, con calma serena rimaneva durante tutta l'azione al fianco del suo comandante, di cui era attendente.

« Ricevuto ordine di abbandonare la nave che affondava per i gravi danni riportati durante il combattimento, si gettava in mare; ma accortosi che il comandante rimaneva al suo posto, spontaneamente risaliva a bordo in un generoso slancio di fedeltà e di altruismo, ben conscio del mortale pericolo al quale si esponeva. Nella sublime decisione di seguire la sorte del suo comandante, affrontava con lui la morte gloriosa degli eroi ».

L'esplosione che determinò lo squarcio, anzi addirittura lo stroncamento in due dell'intero scafo del *Nullò* fu dovuta ad un siluro lanciato dal *Kimberley*. Questo Ct fu a sua volta colpito dal tiro della batteria « Giulietti » dell'isola di Harmil. Vi è una discordanza di venti minuti fra le dichiarazioni dei nostri ed il rapporto britannico. Quest'ultimo dice:

« Alle 06.35 il *Kimberley* fu colpito presso il locale macchine da un colpo da circa 175 mm sparato da una batteria costiera dell'isola di Harmil; tre uomini dell'equipaggio furono feriti. Questa unità, che fu presa a rimorchio dal *Leander* e più tardi dal *Kingston*, giunse a Port Sudan il 22 ottobre ».

Dalle dichiarazioni dei nostri risulterebbe invece che il cacciatorpediniere inglese fu colpito alle 06.15, pochi istanti prima dell'inversione di rotta. Del resto i tempi di quelle dichiarazioni non concordano nemmeno con quelli del rapporto del comandante della batteria; ci sembra però che questi ultimi siano più attendibili per la ricostruzione dell'ultima fase dell'azione anche perchè dalla batteria, piattaforma fissa ove non si aveva altra preoccupazione se non quella di sparare contro il Ct, si potevano seguire i movimenti del bersaglio ed effettuare le registrazioni inerenti allo scontro con maggiore tranquillità, sia pur relativa, che non sul *Nullò*.

E' indubbio che il cacciatorpediniere nemico invertì la rotta perchè la distanza dalla batteria era scesa a valori pericolosi; infatti poco dopo l'unità fu raggiunta da un colpo in macchina e allora, decisa ad allontanarsi dal campo, pur continuando a sparare, lanciò uno o più siluri contro il *Nullò* prima di essere fuori della portata delle proprie armi.

Ecco dunque quanto riferì il comandante della batteria di Harmil, tenente di vascello di complemento Maggiolo:

« Alle ore 06.15, quando la distanza tra noi e la nave nemica si era portata sui 16.500 metri, aprii il fuoco. Dopo la quarta salva il tiro risultò centrato e il combattimento si accanì sempre più tra le due parti.

« Potei vedere chiaramente il *Nullò* colpito.

« Alle 06.30 su rilevamento 160° a 4300 metri dalla centrale di tiro vidi il *Nullò* fermarsi e capii che si trattava di avaria. Ben presto diverse salve colpirono il *Nullò* che poco dopo si inabissava a seguito di una forte esplosione e spariva dalla superficie alle 06.45.

« La batteria continuava sempre il fuoco sull'unità nemica, che nel frattempo era giunta ad una distanza di circa 7000 metri. Da detta posizione invertiva la rotta con una velocità di non più di 6 miglia.

« Durante questo lento allontanamento l'unità nemica veniva colpita...

« Alle 06.45, quando il telemetro batteva 17.500 metri, lanciavi l'ultima salva con due cannoni ».

La batteria « Giulietti » si comportò bravamente, e se non conseguì un successo clamoroso lo si dovette a qualche deficienza del materiale che non consentì un tiro celere e nutrito.

Il *Kimberley* sparò contro la batteria circa un centinaio di colpi, ma il tiro fu assai poco preciso, con dispersioni longitudinali notevoli e parecchi proiettili non esplosi; tra il personale della batteria si ebbero soltanto quattro feriti; lievissimi furono i danni all'opera.

Mentre continuava il combattimento il comandante della batteria provvide con i mezzi disponibili al salvataggio dei superstiti del *Nullo*, operazione che si protrasse per circa due ore permettendo di recuperare 190 uomini compresi i feriti. La torpediniera *Orsini* portò tutti a Massaua il giorno stesso.

L'ammiraglio Balsamo, non appena ricevuta dalla batteria « Giulietti » notizia del combattimento, chiese l'intervento dell'aviazione. Il Settore Nord inviò alle 07.00 una sezione di cacciatori e successivamente tre S 79 che bombardarono il cacciatorepediniere e l'incrociatore mentre stavano eseguendo la sostituzione del *Leander* col *Kingston* nell'operazione di rimorchio del *Kimberley*.

Nella notte dal 21 al 22 il *Guglielmotti*, mentre nella parte NW della sua zona di agguato procedeva alla carica degli accumulatori, avvistò due cacciatorepediniere, ma fu avvistato a sua volta e attaccato per primo. Si immerse e scese fino a 100 metri mentre i cacciatorepediniere rimanevano nei paraggi per circa due ore, ma senza lanciare bombe.

Il *Ferraris* ed il *Guglielmotti* rientrarono a Massaua rispettivamente il 23 ed il 24 ottobre.

Nonostante il giusto apprezzamento della situazione e la giusta manovra eseguita dal *Pantera*, l'insistenza del *Sauro* nella ricerca e nell'attacco e l'alto spirito combattivo da tutti dimostrato, i risultati dell'azione, che dalle impressioni dei partecipanti sembrarono in un

primo tempo notevoli, si limitarono ai danni, senza dubbio sensibili, inflitti al *Kimberley*.

10. - ALTRE RICERCHE DI CONVOGLI NEMICI.

Dopo le operazioni culminate nel combattimento del *Nullo*, altri convogli furono segnalati al Comando Superiore di Marina: preannunciati da Addis Abeba, o avvistati dalla stazione di vedetta di Raheita, o scoperti dall'esplorazione aerea. Ogni volta l'Ammiraglio di Massaua dispose che uscissero i sommergibili pronti e, quando la situazione si presentò favorevole ad una ricerca notturna, anche i cacciatorpediniere; ma purtroppo nessun risultato concreto poté mai essere raggiunto, sia per le condizioni ambientali (foschia, cattiva visibilità, mare grosso) sia per la scarsità delle unità disponibili, sia per l'insufficiente concorso dell'aviazione, sia infine perchè cacciatorpediniere e sommergibili erano ormai molto provati.

In particolare presero il mare per ricerca di convogli nemici:

Il 22 novembre 1940 l'*Archimede*, ed il 24 il *Ferraris*, che si recarono all'agguato l'uno verso nord l'altro verso sud in due delle zone prestabilite fin dall'inizio delle ostilità.

Rientrarono l'uno il 27 l'altro il 28 novembre.

Il 3 dicembre il *Ferraris* per la zona di agguato settentrionale (parallelo di Masamarhu) ed il 4 dicembre i cacciatorpediniere *Tigre*, *Leone*, *Manin*, *Sauro* per ricerca notturna a rastrello sulla mediana del Mar Rosso.

Il *Tigre* rientrò poche ore dopo a Massaua per avaria ad una caldaia; gli altri cacciatorpediniere rientrarono il mattino del 5 ed il *Ferraris* il giorno 8.

Dal 12 al 16 dicembre l'*Archimede*, all'agguato fra le isole Dahlach e le isole Farisan.

Dal 18 al 22 dicembre l'*Archimede*, all'agguato sul parallelo 18°.

Dal 23 al 30 dicembre il *Ferraris*, all'agguato sulla mediana del Mar Rosso, circa sul parallelo di Porto Sudan.

Durante questa settimana avvenne a Massaua il cambio del Comandante Superiore di Marina: il contrammiraglio Carlo Balsamo fu sostituito dal contrammiraglio Mario Bonetti.

Dal 12 al 16 gennaio 1941 l'*Archimede*, all'agguato sul parallelo 18° verso la costa araba.

Dal 20 al 26 gennaio il *Ferraris* all'agguato fra Gebel Tair e Gebel Zebair.

Il 24 i Ct *Pantera* (capitano di vascello Gasparini, comandante superiore navale), *Tigre* (capitano di fregata Tortora), *Sauro* (capitano di corvetta Moretti degli Adimari) per ricerca notturna; rientrati il mattino del 25.

Il 2 febbraio l'*Archimede* per la zona di agguato settentrionale ed i Ct *Pantera*, *Tigre*, *Sauro* per ricerca notturna a rastrello, separati.

Durante questa uscita, per la prima volta dopo quella del 20-21 ottobre 1940, la ricerca ebbe esito positivo ed il convoglio fu avvistato.

La notte era senza luna, ma dalla documentazione britannica sappiamo oggi che il convoglio era composto di 39 piroscafi scortati da un incrociatore, un cacciatorpediniere e 5 sloop.

Il *Sauro* fu il primo ad avvistarlo; diede il segnale di avvistamento, andò all'attacco e lanciò tutti i siluri: tre contro un gruppo serrato di piroscafi e, dopo un minuto, altri tre al centro di una grossa macchia di fumo; quindi manovrò per disimpegnarsi.

Il segnale di avvistamento dato dal *Sauro* non fu ricevuto dagli altri due cacciatorpediniere; però circa dieci minuti dopo anche il *Pantera* avvistò il convoglio; andò all'attacco e lanciò tre siluri.

Il *Tigre* non avvistò il convoglio.

Il *Sauro*, mentre dirigeva per il Canale Sud di Massaua, avvistò due volte, o credette di aver avvistato, una sezione di cacciatorpediniere nemici; e poichè non aveva più siluri mise le macchine alla massima forza e prese caccia. In previsione che il nemico volesse attenderlo all'alba nei pressi di Shumma, similmente a quanto fece col *Nullo* ad Harmil il mattino del 21 ottobre 1940, chiese a Massaua l'intervento dell'aviazione alle prime luci e ne informò le altre unità. *Pantera* e *Tigre* diressero a tutta forza per riunirsi al *Sauro*, finchè questi comunicò di essere sotto la protezione delle batterie del Canale Sud di Massaua.

Nessuno dei siluri lanciati dai cacciatorpediniere raggiunse il bersaglio, nè il nemico si accorse della presenza delle nostre unità.

Sono pur sempre degni di rilievo lo spirito aggressivo dei comandanti, il contegno degli stati maggiori e degli equipaggi e l'elevato spirito che li animò.

Per chiudere questo capitolo ci rimane da accennare ad un bombardamento aereo nemico su Massaua il mattino del 3 gennaio 1941, durante il quale alcune bombe caddero in mare molto vicine al *Manin*. Si ebbero dodici morti, trentaquattro feriti e danni allo scafo, ai depositi di acqua ed a quelli di nafta, che resero necessaria l'immissione dell'unità in bacino.

Il *Manin* e gli altri cacciatorpediniere avevano acceso e avrebbero dovuto uscire per ricercare un convoglio avvistato la sera prima da Raheita e nuovamente segnalato dall'esplorazione aerea del mattino. Poichè gli aerei nemici che avevano bombardato Massaua dovevano certamente aver notato le nostre unità in fase di accensione e sarebbe quindi venuta a mancare la sorpresa, mentre le possibilità offensive delle nostre unità, con una di meno e contro forze prevalenti venivano ad essere ancora ridotte, l'ammiraglio Bonetti fece sospendere l'uscita.

Da notare anche che in questa occasione nessun sommergibile potè essere inviato contro il convoglio perchè il *Ferraris*, unico pronto, era da poco rientrato da una missione.

CAPITOLO V.

PARTENZE - ULTIME AZIONI AUTOAFFONDAMENTI

I. - PREDISPOSIZIONI PER LE UNITÀ NAVALI IN PREVISIONE DI UNA PROSSIMA CADUTA DI MASSAUA.

Allorchè nella seconda metà di gennaio 1941 le nostre truppe dopo eroici combattimenti nel settore Agordat-Barentù furono costrette a ripiegare verso Cheren, si cominciò a considerare la possibilità di un attacco in forze su Massaua a breve scadenza.

L'ammiraglio Bonetti, che aveva già pensato alla necessità di fronteggiare una situazione di emergenza, già da tempo andava studiando tutta una serie di provvedimenti atti a migliorare il sistema difensivo di Massaua; contemporaneamente aveva considerato anche gli ordini da impartire alle unità navali allorchè la caduta della base fosse stata imminente ed inevitabile.

Le misure allo studio egli espone a Supermarina in una lettera in data 14 gennaio, della quale trascriviamo subito la parte riguardante le considerazioni ed i criteri che ispirarono i provvedimenti da lui proposti sull'argomento; vi ritorneremo poi più particolarmente nel capitolo VIII, quando si parlerà dell'attacco nemico alla base e della difesa di essa tanto sul fronte a mare quanto sul fronte a terra.

« Prot. 46 RP

Massaua, 14 gennaio 1941.

« L'attuale sistema difensivo di Massaua, con il complesso in opera di batterie navali e c.a. e sbarramenti A.N. ed A.S., risponde al concetto di assicurare un buon asilo alle nostre forze navali che devono operare in Mar Rosso ed una buona protezione agli impianti

della base navale contro azioni nemiche, condotte con mezzi aerei e navali, con obiettivo principale di arrecare danni che abbiano diretta ripercussione sulle possibilità operative delle nostre forze navali. Indubbiamente non è stato concepito per resistere ad un investimento in forze tendente all'occupazione vera e propria della Piazza di Massaua.

« Poichè l'andamento del conflitto in atto ha subito un'evoluzione tale per cui lo sforzo della Gran Bretagna e dei Dominions si è rivolto con tutto il peso delle proprie armi e delle proprie risorse contro l'Italia, non è da escludere che anche in questo settore di operazioni, in un avvenire più o meno lontano, a seconda dei mezzi disponibili dei nostri avversari ed a seconda dell'andamento delle operazioni in corso nel Mediterraneo, gli inglesi possano tentare di abbattere l'Impero italiano per conseguire un successo che, se pure non può influire sulle sorti finali del conflitto, potrebbe essere destinato, nell'intendimento dei governi nemici, ad avere un risultato incoraggiante per il popolo inglese e deprimente per il nostro popolo, e ripercussioni sui sentimenti dei popoli del Mar Rosso e Oceano Indiano.

« In caso di tale decisione è certo che possano essere concepite dal nemico operazioni offensive concentriche sui fronti terrestri e marittimi di Massaua sfruttando l'enorme superiorità dei mezzi meccanizzati e l'altrettanto enorme superiorità di forze navali.

« Ritengo pertanto indispensabile fin da ora prevedere tale eventualità e prendere immediatamente tutte le disposizioni in relazione alle nostre modeste disponibilità ed alla scarsezza dei mezzi disponibili, atte a migliorare il sistema difensivo di Massaua, per mettere questa nostra base, se non in condizioni di resistere vittoriosamente ad un attacco in forze con tutti i mezzi che la Marina inglese può concentrare in questa zona, almeno in condizioni da rendere ai nostri nemici molto dura la conquista ».

Dopo aver esposto tutti i provvedimenti relativi alla difesa, l'ammiraglio Bonetti così concludeva:

« Le disposizioni innanzi elencate potrebbero dare l'impressione che lo spirito regnante negli animi del personale della R. Marina sia di timore e di apprensione per lo sviluppo futuro delle operazioni in questo settore.

« In effetti così non è: i nostri Stati Maggiori e la nostra gente hanno alto spirito offensivo e sono completamente fiduciosi sulle

sorti della nostra guerra. In tutti è vivissimo il desiderio di contribuire con tutte le proprie energie a debellare il nemico che per anni ci ha soffocato ed impedito ogni sviluppo.

« Ho ritenuto mio dovere di capo responsabile prevedere il peggio per non essere colto alla sprovvista da avvenimenti deprecabili ma sempre possibili e perchè nel caso si dovesse realmente avverare un attacco a fondo contro l'Impero, il magnifico entusiasmo della nostra gente possa essere sfruttato nel miglior modo possibile per rendere molto dura al nemico l'operazione di conquista di Massaua e perchè anche in questo settore di operazioni così lontano dalla Madrepatria la R. Marina possa essere pronta a scrivere nuove pagine di gloria degne delle sue più nobili tradizioni ».

A queste considerazioni seguivano le proposte relative al naviglio, che pure trascriviamo integralmente:

« Unità navali:

« Ritengo inoltre opportuno prevedere fin da ora la sorte da far tentare alle nostre unità navali quando si dovesse prevedere imminente la fine della resistenza di Massaua.

« Sommergibili *Archimede, Guglielmotti, Ferraris*:

« Tentare di raggiungere Kobe o altro porto del Giappone (distanza Kobe - Massaua miglia 6770) eseguendo azioni offensive nei mari dell'Estremo Oriente e regolandosi in base alle rimanenze di viveri e combustibili.

« Sommergibile *Perla*:

« Raggiungere il porto di Bushire nell'Iran eseguendo azioni offensive nel Golfo Persico (distanza Massaua - Bushire miglia 2312).

« 3^a e 5^a Squadriglia Ct:

« Uscire da Massaua passando tra le isole di Vusta e Tanan; dirigere su Porto Sudan, eseguire azioni offensive contro le sistemazioni fisse di tale porto, piroscafi, navi alla fonda; dirigere successivamente su Gedda o altro punto della costa saudiana o yeminita al limite delle acque territoriali ed affondare, previa inutilizzazione, le unità; gli equipaggi riparare in territorio neutrale.

« R.N. *Eritrea* - Torp. *Orsini* - M/n *Ramb I* e *Ramb II*:

« Uscire da Massaua possibilmente prima dei cacciatorpediniere oppure insieme; raggiungere quando possono Porto Sudan; eseguire azioni offensive come i cacciatorpediniere. Se possibile affondarsi all'imboccatura del porto per ostruire il passaggio.

« Tutte le altre unità, i piroscafi, i bacini galleggianti, vengono affondati, dopo essere stati opportunamente danneggiati, in modo da ostruire sicuramente il porto di Massaua ed il seno di Dakilia ».

Questo programma, dopo essere stato approvato dal Vicerè e da Supermarina, subì ben presto sostanziali modifiche.

L'Eritrea e le due *Ramb* furono fatte partire per il Giappone dopo la metà di febbraio, come vedremo nel capitolo seguente.

Per i sommergibili fu invece esaminata la possibilità di circumnavigare l'Africa e raggiungere Bordeaux dove era stata costituita la nostra base per sommergibili operanti in Atlantico (Betasom). Trovato realizzabile un tale progetto, con il concorso della Marina tedesca che offrì di provvedere ai necessari rifornimenti in mare, fu deciso che i sommergibili, dopo aver messo a punto i macchinari ed aver eseguito l'adattamento a deposito di nafta di un altro doppio fondo, oltre quelli già adibiti al sovraccarico di combustibile, si dislocassero a Bordeaux.

Il *Perla* partì da Massaua il 1° marzo, il *Ferraris* e l'*Archimede* il 3, e infine il *Guglielmotti* il 4 marzo.

Data la lunghezza e la difficoltà della traversata essi ebbero ordine di non eseguire azioni di guerra al traffico e di raggiungere porti neutrali qualora fosse mancato l'incontro con le navi rifornitrici: il *Perla* si sarebbe dovuto portare nel Madagascar; gli altri o nel Brasile o nelle Canarie oppure a Cadice, a seconda dell'autonomia residua.

La descrizione delle traversate felicemente compiute da quei quattro battelli è fatta nel volume dedicato ai sommergibili atlantici e pertanto a tale volume si rimanda il lettore.

2. - PARTENZA DEI CACCIATORPEDINIERE E AFFONDAMENTO DEL *Leone*.

Nel mese di febbraio 1941 fu possibile migliorare nuovamente l'efficienza delle unità, in conseguenza sia delle assidue cure prestate al personale bisognevole di riposo, sia dell'arrivo di ufficiali dall'Italia. Fu così possibile completare gli Stati Maggiori e gli equipaggi delle siluranti e metterle in condizioni di prendere il mare tutte insieme.

Furono molto utili anche alcune spedizioni via aerea di materiali dall'Italia; provvidenziale addirittura fu, ad esempio, l'arrivo di piastrine per polverizzatori dei cacciatorpediniere tipo *Tigre*, che



in tal modo riuscirono a migliorare la combustione e a non emettere fumo e scintille anche a velocità superiori a quei 22 nodi che fino allora era stata considerata, a quel riguardo, la velocità critica di quelle unità.

Purtroppo tale miglioramento servì soltanto alla preparazione di una missione che aveva tutti i caratteri di un gesto disperato e che si sarebbe conclusa con la fine delle unità. Alla preparazione di tale missione peraltro comandanti, ufficiali ed equipaggi attendevano con serenità ed entusiasmo.

Come abbiamo già visto, l'ammiraglio Bonetti aveva proposto che le due squadriglie cacciatorpediniere eseguissero un'azione offensiva contro Porto Sudan e dirigessero poi su Gedda o altro porto della costa saudita o yemenita dove le unità sarebbero state inutilizzate ed affondate mentre gli equipaggi si sarebbero rifugiati in territorio neutrale.

Supermarina, considerando che le unità per la loro scarsa autonomia e per l'impossibilità di provvedere a ripetuti rifornimenti in mare non potevano essere inviate in nessun porto di neutralità sicuramente benevola, approvò la proposta, che venne poi sanzionata dal Vicerè.

Ma poco dopo, cioè nel mese di marzo, la Marina tedesca, dopo aver fornito una precisa documentazione fotografica dell'ancoraggio di Suez occupato da numerose navi mercantili, proponeva che i cacciatorpediniere di Massaua eseguissero contro tale porto un'azione combinata con velivoli tedeschi da bombardamento partiti da Rodi.

L'operazione presentava scarse probabilità di riuscita, prima di tutto perchè la notevole distanza che intercorre tra Massaua e Suez (960 miglia circa) rendeva molto difficile ai cacciatorpediniere compiere la traversata, che avrebbe richiesto circa 50 ore, senza essere avvistati dall'esplorazione aerea nemica. Era poi da considerare che il raggio d'azione dei *Tigre* a 20 nodi, e mantenendo come riserva il combustibile per 6 ore a tutta forza, variava fra 690 e 750 miglia e che per i *Sauro* era di sole 586 miglia. Se invece i cacciatorpediniere avessero tenuto la velocità economica di 16 nodi, i loro raggi d'azione sarebbero stati di 1100 miglia per i *Tigre* e di 700 miglia per i *Sauro*. Anche a non contare che le autonomie risultavano in pratica sensibilmente diminuite dallo stato di efficienza delle unità e dal fatto che in alcuni tratti sarebbe stato comunque necessario tenere accese tutte le caldaie, si doveva escludere che quei caccia-

torpediniere avessero molta probabilità di portare a compimento l'operazione in programma. Tuttavia, date le circostanze, Supermarina approvò che i tre *Tigre* effettuassero la prevista puntata offensiva contro Suez. Nel contempo i cacciatorpediniere della 3^a Squadriglia avrebbero eseguito quella contro Porto Sudan, secondo il piano già studiato dal Comando Superiore di Marina.

In data 29 marzo furono impartiti gli ordini alla Squadriglia *Tigre* alla quale venne prescritto di uscire da Massaua dopo il tramonto del giorno X e di portarsi alla massima velocità, durante la notte, verso la costa dell'Hegiaz per cercare così di eludere la vigilanza aerea nemica. Dopo aver costeggiato il territorio dell'Hegiaz nei giorni X + 1 ed X + 2, la Squadriglia avrebbe dovuto imboccare lo Stretto di Jubal e regolare la velocità in modo da essere davanti a Suez alle prime luci del giorno X + 3.

Eseguita l'azione a fondo, con cannoni e siluri, contro le navi all'ancora, i depositi di nafta e la raffineria, i cacciatorpediniere avrebbero dovuto cercare di uscire dal Golfo di Suez e di affondarsi in prossimità della costa dell'Hegiaz. (Vedi cartina n. 9).

Il Comando della Squadriglia era autorizzato a variare gli ordini a seconda dell'andamento della navigazione; in caso di scoperta da parte di aerei era autorizzato a rinunciare all'obiettivo di Suez ed operare invece contro Porto Sudan o contro i pozzi di Hugarda.

Il 30 marzo, quando ormai i particolari dell'operazione erano definiti, la Marina tedesca comunicava che per impreviste nuove esigenze l'Aeronautica tedesca non avrebbe potuto più dare il concorso dei suoi bombardieri precedentemente offerto; rimaneva invece assicurato l'intervento della ricognizione aerea.

Data la presenza accertata a Suez di 34 piroscafi di cui due di grande dislocamento, ed in considerazione dei riflessi che l'operazione contro Suez avrebbe potuto avere sullo sviluppo dell'offensiva in corso in Cirenaica, fu deciso di far effettuare egualmente dai tre *Tigre* la missione prevista e studiata, alla quale avrebbe dovuto concorrere anche la ricognizione aerea italiana richiesta da Supermarina a Superaereo. Contemporaneamente la 3^a Squadriglia avrebbe dovuto effettuare il bombardamento di Porto Sudan secondo il progetto studiato.

Supermarina lasciava all'Ammiraglio di Massaua la scelta del momento, quindi, la sera del 31 marzo, trasmetteva il seguente messaggio:

« Ricordate a tutti i comandanti che nell'assicurare a missione compiuta la distruzione della nave è fatto loro sacro obbligo provvedere non solo salvezza equipaggi ma anche quella di loro stessi ».

La 5^a squadriglia (capitano di vascello Gasparini sul *Pantera*) alle 18 del 31 marzo, dopo l'ultima ricognizione aerea nemica su Massaua, era già fuori del porto dirigendo alla velocità di 18 nodi sulle rotte di sicurezza per l'uscita dall'arcipelago delle Dahlach. I cacciatorpediniere erano in linea di fila ordine inverso, in testa il *Leone* (capitano di fregata Scroffa) poichè questa era l'unica unità che avesse in ordine perfetto tutti gli strumenti di navigazione, cioè girobussole, bussole magnetiche, scandaglio ultrasonoro, solcometro « Spalazzi ». Minore affidamento davano gli strumenti del *Tigre* (capitano di fregata Tortora) mentre il *Pantera* aveva la girobussola in avaria e non riparabile, la magnetica menomata da un fulmine caduto a bordo, il solcometro inutilizzato.

La navigazione procedette normalmente fino alla 00.30 del 1° aprile: secondo quanto previsto, dal traverso dell'isola di Awali Hutub i cacciatorpediniere cominciarono ad aumentare la velocità fino a raggiungere i 24 nodi.

Alle 00.30 del 1° aprile, circa 13 miglia a nord di Awali Hutub, il *Leone* passò su due punte isolate, probabilmente di natura madreporica, caratteristiche dei fondali del Mar Rosso, facili a sfuggire anche agli scandagliamenti più accurati, quali possono ben dirsi quelli che la nostra Marina aveva eseguito colà in diverse campagne idrografiche. Sta di fatto che le altre due unità, passate successivamente ad alta velocità lateralmente al *Leone*, una a dritta e l'altra a sinistra a brevissima distanza, non urtarono contro alcun ostacolo mentre gli scandagli ultrasonori segnavano profondità superiori al limite di sicurezza. Bisogna anche aggiungere che le posizioni determinate dalle tre unità concordavano tra loro.

Avvenuto l'urto, il *Leone* fermò le macchine e, in un primo momento ritenendo lievi le avarie subite, comunicò che riteneva di potersi accodare alla formazione per il proseguimento della missione. Poco dopo però più accurati accertamenti facevano constatare che vi erano infiltrazioni di acqua di mare nelle caldaie ed in un deposito di nafta, che probabilmente l'asse dell'elica di sinistra era distorto e che s'era determinato un principio d'incendio nella caldaia n. 4 e nel deposito macchine.

Il capo squadriglia ordinò allora, al *Leone* di dar fondo sul posto, ed alle altre unità di ancorare nelle vicinanze per dare assistenza all'unità avariata. L'equipaggio del *Leone* tentò in tutti i modi di esaurire l'acqua che penetrava nello scafo e di domare l'incendio sviluppatosi in macchina e in caldaia e proprio per tale ragione la caldaia n. 1 fu tenuta accesa finchè possibile mentre i depositi munizioni erano continuamente sorvegliati e venivano gettate in mare le cariche che si trovavano in coperta. Alla fine l'incendio nel locale macchine fu spento, ma non fu possibile nè impedire il progressivo aumento dell'acqua nelle caldaie 3 e 4 nè a domare l'incendio in caldaia 4.

Alle 03.00, essendo diventata irrespirabile l'aria sotto il castello, fu ordinato di sgomberare il locale, dopo aver allagato il deposito munizioni n. 1, le cui manovre di allagamento erano appunto sotto il castello. L'allagamento del deposito portò come conseguenza lo spegnimento della caldaia n. 1, ma l'incendio si era talmente sviluppato nella parte centrale e in quella prodiera della nave che non si poté ulteriormente differire la decisione di abbandonarla ed affondarla.

Pertanto, dopo aver aperto gli allagamenti degli altri depositi munizioni ed ogni altra possibile comunicazione col mare, l'equipaggio abbandonò ordinatamente e regolarmente l'unità, impiegando sia le imbarcazioni del *Leone* sia quelle del *Tigre* e del *Pantera*.

Alle prime luci dell'alba, visto che l'affondamento era troppo lento, il capo squadriglia decise di accelerarlo facendo sparare dal *Pantera* alcuni colpi di cannone, dopo i quali il *Leone* inclinò sulla dritta e scomparve.

Dato il tempo trascorso in questi frangenti la Squadriglia non era più in grado di raggiungere tempestivamente una posizione decisamente a nord di Porto Sudan mantenendosi larga dalle abituali rotte marittime ed aeree del nemico.

Allora, considerando anche la possibilità che i bagliori dell'incendio del *Leone* avessero richiamato l'attenzione dei britannici, il capo squadriglia decise di rientrare a Massaua per uscirne appena possibile con tutte le unità di superficie pronte, per effettuare con tali forze la prevista azione su Porto Sudan.

L'equipaggio del *Leone*, sbarcato a Massaua, costituì subito una compagnia per la difesa del fronte a terra, al comando dell'ufficiale in 2^a; il comandante Scroffa invece chiese ed ottenne di imbarcare sul *Pantera* per partecipare all'ultima uscita delle unità navali.

3. - AFFONDAMENTO DEL *Sauro* E DEL *Manin*.

Il 2 aprile alle 13.00 la 5^a Squadriglia uscì da Massaua seguita ad un'ora d'intervallo dalla 3^a (capitano di fregata Fadin, capo squadriglia, sul *Manin*; capitano di corvetta Moretti degli Adimari sul *Sauro*; capitano di corvetta Papino sul *Battisti*) (1). Le unità erano appena in franchia quando intercettarono da Massaua il segnale di allarme aereo della Piazza. I velivoli nemici attaccarono le unità in mare (il *Manin* ebbe un morto e due feriti) e ciò non permise più di contare sulla sorpresa.

A mezzanotte, poichè le condizioni del mare da sud-est non consentivano un buon governo, ed anche in relazione al punto astronomico della sera, la rotta fu alquanto variata.

Subito dopo ebbe inizio, per la 3^a Squadriglia, l'ultimo atto della sua tragedia. Cominciò il *Battisti* a segnalare di avere forti perdite di acqua nelle caldaie con conseguente riduzione dell'autonomia, ed a chiedere libertà di manovra per raggiungere direttamente la costa dell'Hegiaz ed autoaffondarsi; avutane l'autorizzazione, alle 03.15 uscì di formazione per andare verso il suo destino; ne ripareremo fra un istante.

La luce diurna del 3 aprile rivelò subito che la ricognizione aerea nemica seguiva costantemente i cacciatorpediniere mantenendosi a bassa quota, ma fuori della portata delle armi contraeree.

Le due Squadriglie si riunirono verso le 06.30, ed alle 06.55 vennero attaccate da una formazione di velivoli avversari che costrinsero a manovrare con frequenti cambiamenti di rotta in una situazione sfavorevole anche dal punto di vista nautico poichè le condizioni atmosferiche non avevano consentito una determinazione attendibile del « punto » e le unità si trovavano già vicine a quella zona idrograficamente pericolosa che si estende a levante di Porto Sudan.

Alle 07.18 dal *Pantera* venne avvistata, a 30 gradi dalla prora a sinistra, una massa grigiastra avvolta dalla densa foschia caratteristica di quella costa specialmente alle prime ore del mattino. Il *Pantera* manovrò subito per andare a riconoscerla e, ravvisando nella massa avvistata la sagoma di un incrociatore, fece il segnale « nemico in vista ». Poco dopo i nostri cacciatorpediniere scoprivano, di

(1) Era imbarcato sul *Battisti* la sera prima, in sostituzione del capitano di corvetta Naccari, ammalato.

poppa alla prima, altre due unità avversarie. A questo punto, come risulta dal rapporto del capitano di vascello Gasparini, la situazione venne da lui apprezzata in questi termini:

« Inesatta conoscenza della posizione in una zona idrograficamente pericolosa, specie verso sud. Azione aerea nemica già iniziata, con prevedibile ulteriore e maggiore sviluppo. Presenza di forze navali nemiche indubbiamente superiori per velocità ed armamento. Mancanza assoluta della sorpresa, dovuta all'esplorazione aerea nemica del pomeriggio precedente e confermata dalla presenza di aerei nemici sulle unità dalle primissime luci dell'alba. Assoluta non conoscenza della situazione delle forze navali nemiche in mare per la completa mancanza di nostra esplorazione aerea. Posizione di luce favorevole che era possibile conservare solo mantenendosi a levante delle forze nemiche avvistate ».

In seguito a tale apprezzamento il comandante Gasparini prese le decisioni che, nel suo rapporto, sono così precisate:

« Interrompere il riconoscimento della costa e non eseguire l'azione su Porto Sudan; accettare combattimento cercando di mantenere la posizione favorevole di luce ed imporre una rotta che faccia risultare le unità in posizione prodiera rispetto al nemico per poter sfruttare al massimo tutte le possibilità dei cannoni e dei siluri, usando tempestivamente cortine nebbiogene ».

Alle 07.30 le quattro unità assunsero rotta 40° e velocità 27 nodi.

Gli attacchi aerei si susseguivano quasi ininterrottamente, da parte di una settantina di apparecchi di tutti i tipi: bombardieri, cacciatori, aerosiluranti, ecc., che in formazione serrata di quattro o cinque alla volta sganciavano, rientravano per rifornirsi e ritornavano all'attacco. Tutte le unità reagivano accanitamente con cannoni e mitragliere, obbligando gli attaccanti a mantenersi a quote piuttosto alte; successivamente però si cominciarono ad avere avarie alle armi ed alla fine, quando le mitragliere c.a. furono tutte praticamente inutilizzate, gli attacchi aerei si svilupparono a quote sempre più basse.

Verso le 08.00 una bomba colpì il *Manin* in prossimità della plancia e le schegge ferirono diverse persone, fra le quali il comandante capitano di fregata Fadin che, gravemente colpito alle gambe, continuò ad esercitare il comando stando sdraiato sul divano del cassotto di rotta e coadiuvato dall'ufficiale in 2^a.

Alle 09.00 circa il *Sauro* fu colpito in pieno da una salva di bombe a poppa ed affondò in meno di mezzo minuto dopo una fortissima esplosione. Il comandante ebbe tuttavia il tempo di far spegnere le caldaie e di far gettare in mare tutti i salvagente. I mezzi di salvataggio, preparati per liberarsi da soli, rimasero a galla in quantità sufficiente per i 95 naufraghi sopravvissuti. Col *Sauro* scomparvero 78 uomini.

Il comandante Gasparini decise di proseguire, ed eguale decisione prese il capo della 3^a Squadriglia capitano di fregata Fadin. Entrambi considerarono, e non potevano non essere concordi, che il fermarsi avrebbe significato, nell'imminenza di uno scontro con unità nemiche, sacrificare sicuramente altre unità senza vantaggio alcuno per i superstiti del *Sauro* che sarebbero stati sicuramente salvati dall'avversario; come difatti avvenne, la sera stessa, ad opera del piroscafo inglese *Velho*.

Mentre gli attacchi aerei continuavano sui quattro cacciatorpediniere rimasti, un velivolo fu visto precipitare in mare, un altro allontanarsi perdendo pezzi d'ala e lasciando una scia di fumo nero.

Alle 11.00 circa fu di nuovo, e definitivamente, la volta del *Manin*. Colpito da varie bombe con conseguenti avarie all'apparato motore, il cacciatorpediniere dovette prima diminuire di velocità e poi, per effetto di successivi persistenti attacchi, fu ridotto in condizioni tali che il comandante fu costretto ad ordinarne l'abbandono. A mezzogiorno circa il *Manin* affondò lasciando in mare l'equipaggio suddiviso sui vari mezzi di salvataggio, mentre *Pantera* e *Tigre* non erano più in vista.

4. - LA FINE DEL *Pantera* E DEL *Tigre*.

Rimasto anche senza il *Manin* il comandante Gasparini apprezzava la situazione nei seguenti termini:

« Le forze navali ridotte a due unità escludono qualsiasi ricerca di azione diurna. L'autonomia residua non consente il ritorno a Massaua e nemmeno un'azione contro Cosseir. Impossibilità di tentare alcuna manovra che non sia immediatamente percepita dal nemico e quindi frustrata. Dato il numero degli aerei biplani tipo « Vichers Vincent » è quasi certa nelle immediate vicinanze la presenza di una nave portaerei ».

In base a queste considerazioni il comandante Gasparini decise di raggiungere la costa neutrale saudita, travasare sul *Pantera* la nafta del *Tigre* e affondare quest'ultimo cacciatorpediniere fuori delle acque territoriali inviando il personale sulla costa stessa; col favore della notte tentare poi col *Pantera* di eludere la vigilanza per raggiungere un qualunque obiettivo nemico in relazione alla nafta che sarebbe stato possibile imbarcare: Cosseir, o Urgada, oppure Acaba.

A mezzogiorno i due cacciatorpediniere accostavano per levante e alle 13.50 davano fondo davanti a Someina, piccolo abitato a circa 15 miglia a sud di Gedda. Ma neanche il piano estremo progettato dal comandante Gasparini per il solo *Pantera* poté essere attuato.

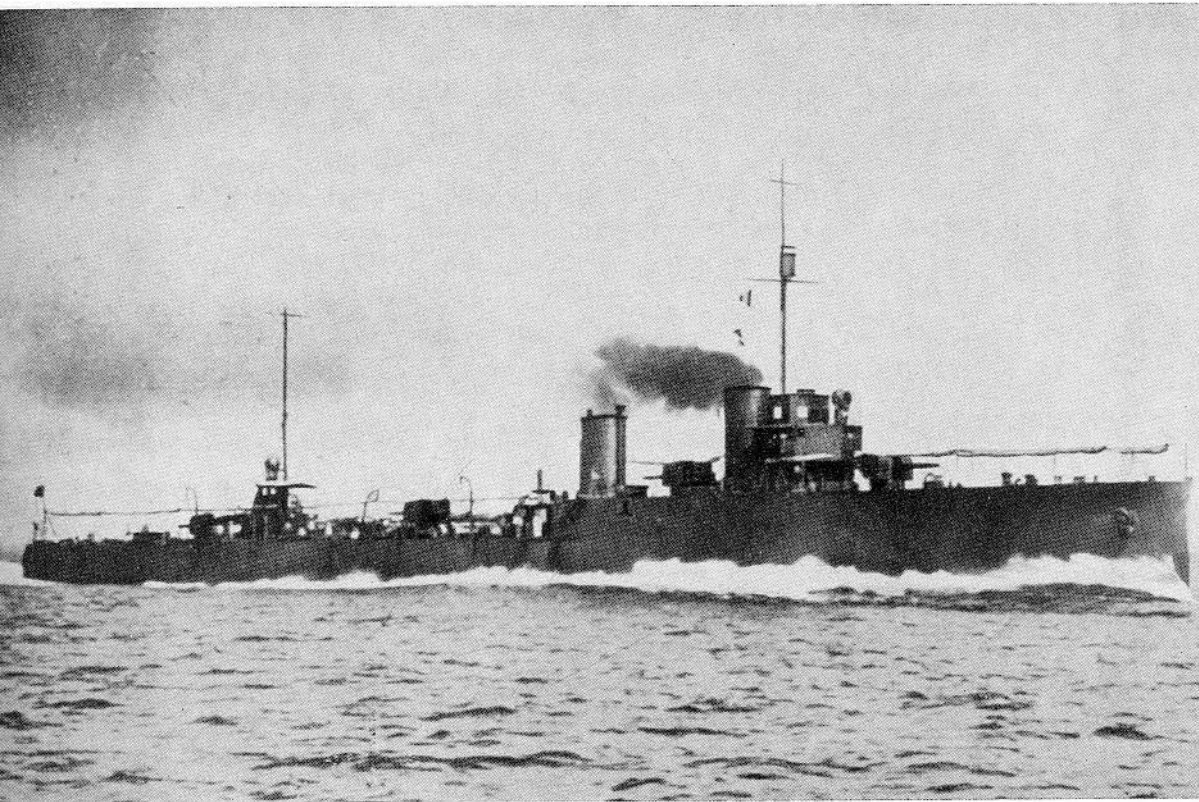
Mentre dal *Tigre* si stava compiendo lo sbarco del materiale, dei viveri, dei medicinali e di parte dell'equipaggio, e si preparava il travaso della nafta, una formazione di sette Vichers Vincent alle 14.20 sottoponeva le unità ad un altro violento attacco con bombe, spezzoni e mitragliamento. E dopo i primi, altri ne sopravvennero, poi altri ancora, quasi senza interruzione. In tali circostanze, con le unità ferme, alla fonda, in mezzo a secche, qualsiasi rapida manovra difensiva sarebbe stata impossibile. Il *Tigre* aveva, poi, già iniziato lo sbarco dell'equipaggio e ciò rendeva anche più difficile reagire agli aerei attaccanti. E' infine da considerare che se, mentre durava il bombardamento, si fosse eseguito il travaso della nafta, si sarebbero sicuramente sacrificati gli equipaggi delle unità, non solo senza conseguire un qualsiasi risultato positivo, ma correndo anche il rischio di non riuscire poi neppure ad affondare le unità stesse.

Il comandante Gasparini decise allora di rinunciare ad ogni altra azione, sbarcare il personale ed affondare al più presto le unità. Dalla sua relazione riportiamo integralmente:

« Alle 14.45 ordino al *Tigre* ed al *Pantera* di effettuare rapidamente lo sbarco del personale e procedere all'affondamento delle unità sul posto.

« Gli equipaggi prima dell'abbandono della nave sono riuniti a poppa per salutarla con rito militare.

« Alle 15.00 un'altra formazione aerea sopraggiunta sorvola le unità ed inizia il bombardamento e mitragliamento delle navi, delle imbarcazioni e dei naufraghi. Due aerei che sorvolano la zona desertica a levante delle unità si distruggono intanto contro il terreno con successivo scoppio dei serbatoi di benzina e del carico di bombe.



Cacciatorpediniere *Tigre*.



« Gli aerei si susseguono fino alle 18.40 e continuano l'azione isolatamente anche contro il personale sulla spiaggia. A tale ora una bomba colpisce il *Pantera* al centro: si manifesta un principio di incendio in coperta.

« Alle 18.00, proveniente da nord giunge un cacciatorpediniere tipo Jervis che da circa 4500 metri apre il tiro contro le unità. Il tiro è piuttosto impreciso ed una sola salva centra il *Pantera* colpendolo all'opera morta. Successivamente il cacciatorpediniere si porta a sud - est delle unità e lancia un siluro che colpisce il *Pantera* a prua e spezza la catena dell'ancora.

« Durante la notte gli equipaggi divisi in gruppi si mettono in marcia verso Gedda. Rimango sul posto assieme al comandante Scroffa, al comandante del *Tigre* e ad un gruppo di persone onde recarmi a bordo delle unità per i necessari provvedimenti in caso di mancato affondamento delle unità stesse.

« All'alba del giorno 4 constato che un cacciatorpediniere è completamente scomparso e del secondo emerge una piccola parte del fumaio prodiero e l'albero prodiero. Si è poi accertato che quest'ultimo era il *Pantera*, mentre il *Tigre* nell'affondare si è capovolto.

« Il cacciatorpediniere nemico della sera precedente, alle 06.30 circa, ritorna sul posto e mette in mare un'imbarcazione che dirige in costa probabilmente per ritirare gli equipaggi dei due apparecchi distrutti la sera precedente. Ricuperata l'imbarcazione si allontana.

« Alle 09.30 un aereo tipo Blenheim sorvola la località e lancia delle bombe contro le imbarcazioni ormeggiate in spiaggia.

« Alle 10.00, dopo aver inutilizzato le imbarcazioni, col gruppo di persone rimaste mi avvio in direzione di Gedda ».

5. - FINE DEL *Battisti* - VICENDE DEI NAUFRAGHI DEL *Manin* - CONCLUSIONI.

Il *Battisti* riuscì a compiere le operazioni estreme senza essere disturbato

Uscito di formazione, come si è detto, circa alle 03.15 e costretto a procedere con una sola caldaia e cioè a non più di 16 nodi, il comandante decise di atterrare nei pressi di Scio Aiba in fondali convenienti, circa 50 metri, che in caso di sorpresa avrebbero consentito di effettuare l'affondamento immediato.

Dette fondo verso le 09.00 dello stesso giorno 3 aprile a circa due miglia dalla costa; sbarcò i materiali, i viveri, i medicinali e l'equipaggio, indi prese le misure opportune per l'affondamento aprendo tutte le comunicazioni col mare e tutta la portelleria.

Il *Battisti* colò a picco in circa 20 minuti immergendosi di poppa e sbandando a sinistra; due bombe da getto da 50 kg regolate a 25 metri erano state sistemate nei locali inferiori, una a prora ed una a poppa, ed esplosero regolarmente. Alle 14.00 del 3 aprile il *Battisti* era completamente scomparso dalla superficie del mare.

I naufraghi del *Manin* si raccolsero sulle imbarcazioni e le zattere rimaste a galla e che poi fatalmente si discostarono le une dalle altre; così che alcune cercarono di raggiungere la costa verso levante e altre quella verso ponente. Fortunatamente gli ufficiali superstiti si trovarono distribuiti opportunamente fra i vari mezzi, il che favorì l'organizzazione e la disciplina necessarie per i turni ai remi, allo sgottamento continuo dell'acqua, alla permanenza in mare aggrappati ai penzoli onde diminuire peso ed ingombro, nonchè per un rigoroso razionamento della galletta e dell'acqua da bere.

Durante la permanenza in mare alcuni morirono per esaurimento, sete, pazzia suicida o per i pescicani. Una lancia, l'unico mezzo che era rimasto in buone condizioni di scafo, remi e velatura, riuscì a raggiungere la costa saudita dopo sette giorni; gli altri naufraghi furono trovati da unità inglesi nei paraggi di Porto Sudan dopo tre giorni, ma la loro permanenza in mare fu molto più penosa a causa delle precarie condizioni dei mezzi e dello stato fisico delle persone. Era tra queste il comandante Fadin che, come abbiamo detto, era stato ferito durante un attacco aereo subito quattro ore prima: due grosse schegge lo avevano colpito alle gambe ed egli era rimasto sul ponte di comando esercitando il comando fino all'ultimo. Portato poi a braccia in un'imbarcazione, per tre giorni e tre notti terribili, pur in condizioni tali da far prevedere imminente la sua fine, egli continuò eroicamente ad essere il capo e l'animatore dei suoi dipendenti.

Si riporta in appendice n. 4 una parte di ricordi scritti dal comandante Fadin dopo il ritorno dalla prigionia.

Riportiamo infine le conclusioni della Commissione d'inchiesta circa la fine dei cacciatorpediniere e le azioni che la precedettero.

«La sorte delle unità sottili del Mar Rosso, con la caduta imminente di Massaua e degli altri porti della Colonia Eritrea, era se-

gnata e suonava condanna; ma, come logico, e come Supermarina aveva fatto capire con le sue istruzioni, era intendimento che tale sorte fosse resa meno dolorosa facendola precedere da un atto di guerra in cui i morituri avrebbero dimostrato lo spirito combattivo che li animava.

«Purtroppo lo svolgersi degli avvenimenti non ha consentito che tale atto di guerra (con qualche offesa recata al nemico) potesse compiersi.

«Le circostanze fecero dapprima rinunciare all'azione su Suez, poi a quella su Porto Sudan; mancò il combattimento navale che per qualche tempo fu intravisto e desiderato, e mancò anche la possibilità di attuare un'azione costiera che, «ultima ratio», il comandante Gasparini aveva concepito per il solo *Pantera*.

«Il ricordo recente della perdita del *Leone*; nella notte precedente la rinuncia al *Battisti*; ora la perdita del *Sauro* e subito dopo anche quella del *Manin*; eventi gravi penosissimi che successivamente colpivano il comandante superiore navale, turbavano di sicuro la serenità della sua mente, oppressa anche dall'ansia continua spasmodica dovuta agli attacchi aerei.

«Non si può trovare a suo carico nessuna colpa precisa. Le sue unità finirono tutte senza aver potuto compiere quel gesto finale che si attendeva da esse prima di immolarle senza gloria, e da questa constatazione deriva quel senso di amarezza cui già fu accennato; ma dopo l'accurato esame delle circostanze e degli avvenimenti, la Commissione ritiene di non dover fare addebito grave, per quanto sopra è detto, a chi dovette condurre verso la loro fine assai triste le ultime unità italiane rimaste in Mar Rosso».



CAPITOLO VI.

L'ERITREA E LE RAMB DAL MAR ROSSO AL GIAPPONE

I. - PREPARATIVI PER LA MISSIONE.

Allorchè la situazione in Eritrea si aggravò fino a diventare seriamente preoccupante, Marisupao diede corso all'attuazione di quei provvedimenti che, come abbiamo già detto, erano stati da tempo studiati per rendere meno gravi le conseguenze di tale evenienza.

Fra i provvedimenti studiati era la dislocazione in porti neutrali non solo dei sommergibili, ma anche delle unità di superficie che avessero autonomia sufficiente per compiere lunghe traversate oceaniche. Le uniche in tali condizioni erano l'*Eritrea*, la *Ramb I* e la *Ramb II*; per tutte e tre era stato previsto che raggiungessero l'Estremo Oriente.

L'approntamento alla partenza delle tre unità venne deciso nei primi giorni di febbraio e, per prima cosa, si pose mano ai lavori necessari per rimettere in piena efficienza macchine ed armi; contemporaneamente si cercò di migliorare l'efficienza degli equipaggi e degli stati maggiori, sia completando gli organici di bordo, sia sostituendo gli elementi che non apparivano in grado di resistere ai disagi di una lunga e difficile navigazione oceanica. Fra l'altro si dovè provvedere alla designazione del comandante dell'*Eritrea* che da tempo ne era priva. Fu prescelto il capitano di fregata Marino Iannucci che fu inviato in aereo dall'Italia.

Nella relazione sulla missione compiuta, il comandante Iannucci, riferendosi ai preparativi per la partenza da Massaua, così scrisse:

« Fra tutte le difficoltà che la missione presenta, l'incognita maggiore è rappresentata dal funzionamento dell'apparato motore dell'*Eritrea*: mi risulta che nel passato aveva dato noie, e che per più di sette mesi la nave non ha mosso le macchine, rimanendo adibita come alloggio, sotto i frequenti allarmi e bombardamenti, in un clima che fiacca le maggiori energie ».

In condizioni migliori, sebbene non confermate dall'esperienza di frequenti uscite, erano gli apparati motori delle due *Ramb*.

Occorreva inoltre rifornire le unità di nafta, olio, acqua, viveri, vestiario, medicinali, strumenti nautici, ecc.

Tutte e tre le unità furono immesse in bacino per la pulizia della carena; furono rifornite al massimo di combustibile e viveri; per aumentarne l'autonomia furono anche imbarcati sull'*Eritrea* 750 fusti di nafta per motori, mentre sulle due *Ramb* furono adattati a casse nafta due doppi fondi destinati all'acqua, che però con opportuno razionamento era egualmente assicurata per circa tre mesi.

Per approntare le unità alla loro speciale missione furono effettuati anche vari lavori fra i quali alcuni adattamenti per facilitare il camuffamento, per eliminare l'inconveniente delle scintille dal fumaio, etc.

Si era pensato in un primo tempo di far partire le tre unità insieme e di far eseguire alle due squadriglie Ct azioni diversive nelle acque di Perim nel momento in cui l'*Eritrea* e le due *Ramb* avessero affrontato il passaggio di Bal el Mandeb, da tutti giustamente ritenuto la parte più pericolosa dell'intera traversata; ma poi si giudicò che un'azione così combinata non avrebbe potuto realizzarsi senza il concorso della ricognizione aerea e allora, poichè l'aviazione dell'A.O.I. non era in grado di assicurare l'intervento degli indispensabili ricognitori, si decise di rinunciare all'operazione complessa già studiata.

L'ammiraglio Bonetti stabilì infine che le partenze avvenissero intervallate, in modo da diminuire le possibilità di scoperta da parte degli aerei avversari e si riservò la facoltà di sospendere le partenze, o di far rientrare le unità, qualora prima della loro uscita dal Mar Rosso fosse stata richiamata su di esse, per una qualsiasi ragione, l'attenzione delle unità nemiche di sorveglianza.

2. - DIRETTIVE DI SUPERMARINA - PARTENZA DELLE UNITÀ.

Intanto, con suo teledispaccio 39753, fino dall'8 febbraio Supermarina aveva impartito le sue disposizioni per il trasferimento in Estremo Oriente delle unità di Massaua atte a compiere la navigazione oceanica. In tale teledispaccio era ancora previsto il trasferimento in Estremo Oriente dei sommergibili oltre che delle unità di superficie e pertanto — poichè la destinazione dei sommergibili fu poi, come sappiamo, mutata — riportiamo qui di seguito soltanto la parte del teledispaccio di Supermarina che si riferisce all'*Eritrea* e alle due *Ramb*.

« Unità nazionali di superficie e sommergibili dovranno eseguire guerra al traffico considerando unità nemiche quelle britanniche o appartenenti a Marine controllate dalla Gran Bretagna.

« Navi giapponesi, russe, degli Stati Uniti, non siano nè fermate nè visitate.

« Unità di superficie evitino convogli.

« Sommergibili attacchino senza preavviso tutte le unità in convoglio o armate.

« Sommergibili agiscano di preferenza in Oceano Indiano; unità di superficie dopo entrate arcipelago Celebes.

« In Oceano Indiano unità di superficie dovranno passare a sud di Socotra e quindi irradiarsi in modo da compiere traversate a latitudini notevolmente differenti.

« Tutte le unità dovranno passare a sud di Giava; unità di superficie transiteranno quindi per uno dei passi tra Bali e Timor; poi per Stretto Molucche o Macassar.

« Unità dovranno cercare raggiungere un porto del Giappone; in caso mancanza autonomia approdare Hainan Formosa Yap. Porti di rifugio in caso di necessità quelli di Madagascar, Siam, Indocina.

« Unità di superficie siano attrezzate per cambiare caratteristiche durante viaggio ».

Stabilito, come abbiamo detto, che le partenze avvenissero intervallate, il compito di affrontare per primo la difficile prova fu riservato all'*Eritrea*. Il comandante Iannucci nella sua relazione così si esprime:

« Mi si lascia libertà di scelta nello stabilire la data di partenza. L'ultimo quarto di luna è il 18 gennaio; passerò Perim il giorno

seguinte, nelle prime ore della notte e quindi con sufficiente numero di ore senza luna a disposizione; mi troverò poi nella Malesia nei giorni prossimi alla luna piena e ciò, se da una parte rappresenta uno svantaggio, dall'altra invece la luce lunare mi servirà per navigare in passi non frequentati e non segnalati da fanali.

« Il mattino del 18 febbraio la nave è pronta per eseguire la missione. Non è prudente attendere oltre: durante i frequenti bombardamenti cui è soggetta Massaua una bomba potrebbe colpire la nave che si trova in condizioni critiche per i fusti disposti in coperta, e inoltre devo tener presente che un giorno o l'altro il nemico potrebbe venire a conoscenza del nostro piano e attenderci a Bab el Mandeb ».

La sera del 18 febbraio l'*Eritrea* partì da Massaua e la sera seguente superò felicemente Bab el Mandeb. Le altre due unità, al comando la *Ramb I* del tenente di vascello Bonezzi e la *Ramb II* del tenente di vascello Mazzella, la seguirono dopo due giorni, intervallate di due giorni anche tra loro.

3. - NUOVE NORME PER LA CONDOTTA DELLE TRAVERSATE.

Prima di parlare della navigazione delle tre unità, è opportuno accennare ai mutamenti che subirono le istruzioni di Supermarina, mutamenti che culminarono nella revoca, l'11 marzo, dell'ordine di eseguire guerra al traffico.

A quella data l'*Eritrea* e la *Ramb II* (la *Ramb I*, come vedremo, era già stata affondata) stavano proprio per passare dall'Oceano Indiano al Mar delle Molucche.

Il contrordine sulla guerra al traffico fu determinato da tre elementi: primo, la neutralità del Giappone; secondo, l'impossibilità di rinunciare ad appoggiarsi alle basi giapponesi delle isole Marianne, Caroline e Marshall; terzo, la presenza di incrociatori ausiliari tedeschi, che già si appoggiavano alle basi nipponiche, nei mari in cui le nostre tre unità di superficie avrebbero dovuto operare.

Questi tre fattori spostarono la questione da un piano puramente militare su un piano politico-militare.

Avendo la nostra Marina ritenuto opportuno interpellare i Comandi germanici sulle zone più adatte per la guerra al traffico da parte delle nostre unità, ne ebbe in risposta che sarebbe stato prefe-



ribile desistere da un tale proposito: la Marina tedesca, come motivo di tale invito, addusse il fatto che il rifornimento dei suoi incrociatori ausiliari entro le acque territoriali giapponesi era stato purtroppo reso noto da dichiarazioni di prigionieri e che di conseguenza era stato necessario, da parte tedesca, dare assicurazione al Governo nipponico che l'uso fino allora fatto delle basi situate nelle isole giapponesi dei mari del Sud sarebbe stato ulteriormente ristretto.

«Avanzare, in queste circostanze — scriveva in proposito il capo ufficio collegamento germanico a Roma, ammiraglio Weichold — nuove richieste di tal genere potrebbe avere attualmente effetti sfavorevoli per le due Marine. Di fronte a questo notevole svantaggio, non si considerano inoltre molto vaste le possibilità di un'efficace guerra al traffico da parte delle unità *Ramb* nelle acque del Mare del Sud, a causa del loro armamento insufficiente di fronte alle navi nemiche nonchè a causa del loro singolare aspetto».

L'ammiraglio Weichold proponeva inoltre, a nome della Marina tedesca, che le *Ramb* giungessero in Giappone come navi mercantili, onde evitare l'internamento; in quanto all'*Eritrea* esprimeva la convinzione che il Giappone ne avrebbe rifiutato il rifornimento in una delle sue isole; manifestava inoltre il timore che una richiesta di rifornire l'*Eritrea* in porti nipponici avrebbe potuto mettere in pericolo anche la collaborazione dell'addetto navale germanico con le autorità giapponesi.

Il grave problema di evitare l'internamento si presentava per *Eritrea* e *Ramb II* sotto differenti aspetti.

L'*Eritrea* era indiscutibilmente un'unità da guerra; l'unica soluzione per evitare l'internamento era la dichiarazione di avaria, da fare in seguito a trattative col Governo nipponico; trattative che furono subito avviate.

La soluzione di far entrare in un porto giapponese la *Ramb II* battendo bandiera mercantile e dichiarandosi nave mercantile era invece attuabile, ma soltanto dopo aver superato, mediante laboriose trattative, non lievi difficoltà; fu così indispensabile cancellare subito la nave dai quadri del R. Naviglio e smilitarizzare l'equipaggio; ciò rendeva necessario che la nave non compisse atti bellici durante la traversata, nè avesse a bordo prigionieri di navi affondate e occorre a controbattere le violenti proteste che l'Inghilterra non avrebbe mancato di presentare a Tokio poichè le autorità britanniche avevano sempre sostenuto non essere legittimo trasformare

in alto mare una nave mercantile in unità da guerra e viceversa. Tale era l'interpretazione che si dava in Gran Bretagna alle norme internazionali che regolavano la trasformazione delle navi mercantili in unità da guerra e viceversa; bisogna però osservare che in proposito, mentre tutti convenivano che una nave mercantile non potesse esser trasformata in unità da guerra nelle acque territoriali di uno Stato neutrale, le opinioni erano nettamente contrastanti per ciò che si riferiva all'alto mare; così contrastanti che nel 1907 la Conferenza dell'Aja non potè fissare alcuna precisa norma al riguardo.

Sarebbe ingenuo ammettere che dopo otto mesi i Britannici potessero ancora ignorare il fatto che la *Ramb II* era stata trasformata in nave da guerra; comunque, all'affondamento della *Ramb I*, avevano constatato che quell'unità lo era certamente e ciò non poteva non consentire ogni illazione circa la *Ramb II*.

Comunque, le trattative con Tokio si conclusero in modo abbastanza soddisfacente, così che al loro arrivo a Kobe, dopo una navigazione compiuta senza aver effettuato alcun atto di guerra e senza che vi fosse necessità di ricorrere alle basi giapponesi del Mare del Sud, l'*Eritrea* potè fare dichiarazione di avaria e la *Ramb II* diventare nave mercantile.

4. - TRAVERSATA DELL'*Eritrea*. (Vedi cartina n. 10).

Veniamo ora alle traversate, delle quali diremo soltanto degli avvenimenti di interesse prevalentemente bellico. Dalla cartina risultano le rotte seguite dalle varie unità e le loro posizioni successive. Stralciamo quindi dalla relazione del comandante dell'*Eritrea*:

« 22 febbraio 1941.

« Ore 09.45. Mentre ho momentaneamente lasciato il ponte di comando mi si avverte che un piroscafo è in vista; ordino il posto di combattimento generale. L'*Eritrea* si trova a circa 250 miglia dalla costa somala, con velocità 8 nodi e Rv 125°. Risulta oltrepassata di circa 60 miglia la congiungente Mahé-Socotra sulla quale risulta svolgersi il traffico di convogli o di piroscafi isolati, armati e veloci.

« Salgo sulla controplancia: del piroscafo si vedono distintamente le sole sovrastrutture; si trova sul rilevamento polare 70°, vero 190°, distanza circa 30.000 metri e velocità apprezzata 18 nodi. L'av-

vistamento è stato reciproco e pressochè contemporaneo dalle due parti.

« Accosto inizialmente a sinistra; aumento a 15 nodi e accosto a dritta per 200° con prua sulla nave avvistata.

« Detta nave, che mi aveva inizialmente messo la prua addosso, in seguito alla mia manovra accosta a dritta per non serrare la distanza.

« Riconosco l'unità avvistata, della quale si vede distintamente la bandiera da guerra al picco, per un incrociatore ausiliario inglese; è un piroscafo misto, del dislocamento sulle 12-14.000 tonnellate.

« Non so quale possa essere l'armamento del nemico; considerato il suo dislocamento e la sua velocità, dovrebbe essere armato con cannoni da 150. La sua manovra diretta all'avvicinamento e forse l'aspetto esteriore dell'*Eritrea* gli hanno fatto supporre (probabilmente) un armamento superiore. La sua maggiore velocità mi impedisce in ogni caso di serrare la distanza: accosto perciò sulla dritta agevolando la sua manovra di allontanamento.

« Alle 11.15 la nave nemica è fuori vista verso levante con rotta su Socotra.

« Ore 19.23. Si avvista, 10° dalla prora a dritta, la sagoma di una nave a fanali spenti. Rotta *Eritrea* 140°, velocità 15 nodi; avvistamento su ril. v. 150°, distanza 6000 metri circa, "beta" prossimo a 90°.

La sagoma appare bassa, con tuga centrale e rastremata alle estremità. Ho subito la sensazione che si tratti di nave da guerra nemica per le seguenti circostanze: non ha sagoma mercantile ed appare di non grandi dimensioni; naviga completamente oscurata in prossimità della rotta di traffico nemico Mombasa - Bombay; è arrivata a contatto con manovra che in seguito è stata ritenuta fortuita, ma che al primo apprezzamento è apparsa quale brillante mantenimento di contatto al tramonto.

« Ordino il posto di combattimento generale. Fin dal primo momento l'atteggiamento dell'unità appare non aggressivo e ciò mi convince che non si tratta di silurante. Ritengo invece si tratti di un avviso scorta o di un "patrol vessel" del tipo *Pathan* che intenda mantenere il contatto allo scopo di portare, contro un avversario di forza non esattamente apprezzabile, qualche unità di scorta ai convogli sulle rotte Socotra - Mahè e Mombasa - Bombay che passano in prossimità della zona.

« Ogni tentativo di rompere il contatto con la manovra riesce inutile. La distanza alla quale l'avversario si mantiene è quella giusta per vedere e possibilmente non essere veduto.

« Per liberarmi del pericoloso inseguitore posso disporre della forza o dell'astuzia. Il mio armamento è superiore, però non dispongo di sistemazione per il tiro notturno e il munizionamento non è a vampa ridotta.

« La distanza che mi separa dall'avversario è piccola e tale da permettergli un efficiente impiego del suo cannone. Un colpo fortunato potrebbe cadere sui fusti della nafta, di cui ho ancora la coperta ingombra, e causare un incendio oppure inutilizzare qualche organo vitale. In tutti e due i casi la missione dell'*Eritrea* verrebbe inesorabilmente compromessa. Riservo pertanto l'azione di fuoco al caso in cui, distesa una cortina di nebbia, non riuscissi a rompere il contatto.

« Poichè la direzione del vento impone lo sviluppo della manovra verso ponente, accosto a dritta e su rotta 260° aziono i nebbiogeni. Dopo circa 15 minuti interrompo la cortina ed accosto per sud. La manovra riesce perfettamente in quanto l'unità avversaria deve aver supposto che l'uso della nebbia preludesse ad un nostro ritorno offensivo attraverso la cortina per ottenere quell'avvicinamento improvviso che la sua superiore velocità non avrebbe mai consentito.

« Presumibilmente l'unità ha girato largo di sopravento prima di accostare a sinistra per riprendere il contatto temporaneamente perduto.

« Alle 23.00, dopo accuratissime esplorazioni di orizzonte che mi danno garanzia di sicura rottura del contatto, metto in rotta per 152° , bisettrice delle due direttrici di traffico sopra accennate.

« 8 marzo 1941.

« Ore 12.00 posizione $12^\circ 18' S.$ - $109^\circ 21' E.$ - miglia percorse nelle 24 ore 273.

« Fra tre giorni mi troverò nei mari della Malesia, le rotte ed i passaggi sono obbligati; non ho come in Oceano la possibilità di evitare l'avvistamento e di sfuggire alle ricerche scegliendo la rotta che più può farmi comodo nei 360° dell'orizzonte; il problema del camuffamento diviene perciò di attualità.

« Escluso che possa camuffarmi da mercantile non rimane che cercare una nave da guerra di un paese neutrale che come sagoma sia simile all'*Eritrea*; si tratta poi di completare la rassomiglianza.

« Trovo nell'annuario una bella fotografia del *Pedro Nunez*, avviso scorta portoghese, che non è molto dissimile dall'*Eritrea* e che per di più non dovrebbe creare sospetti. Il Portogallo possiede metà dell'isola di Timor, e senza chiedere permesso ad alcuno può benissimo far visitare la sua colonia da una nave da guerra. Altre bandiere, a meno che non siano inglesi od olandesi, non hanno ragione di navigare in acque così lontane da quelle comuni di traffico.

« E per rassomigliare al *Pedro Nunez* senza andar molto nei particolari, basta avere un tripode a prora e la murata continua anche nella parte poppiera della coperta. Faccio perciò rivestire due stralli del trinchetto in modo che abbiano un diametro di una trentina di centimetri, e invece che a murata faccio far loro dormiente in coperta più verso il centro, in modo che il tripode sia giustamente divaricato. Alla battagliola di poppa faccio mettere il paragambe pitturato in grigio come lo scafo. La rassomiglianza, se non è perfetta, è però abbastanza prossima, specie se chi guarda si trova ad una certa distanza.

« 11 marzo 1941. Ricevo il telecifrato 92647 di Supermarina col quale mi si consiglia il passaggio per Timor e mi si ordina di non eseguire azioni di guerra al traffico salvo casi eccezionali ».

5. - AFFONDAMENTO DELLA *Ramb I*. (Vedi cartina n. 10).

Della *Ramb I* non ci è rimasta altra documentazione che le deposizioni dei superstiti al loro rimpatrio dalla prigionia, dalle quali, e principalmente da quella del comandante, abbiamo ricostruito gli avvenimenti.

La *Ramb I* partì da Massaua la sera del 20 febbraio; attraversò lo Stretto di Bab el Mandeb la sera del 21 senza nessun avvistamento, passò a sud di Socotra e diresse per 125° con rotta tra le Maldive e le Chagos.

Il mattino del 27 avvistò un incrociatore inglese che diresse per avvicinarsi e riconoscerla.

La *Ramb* tentò in un primo tempo di ingannarlo e alzò bandiera mercantile inglese, ma dopo che l'incrociatore, che era il *Leander*, avvicinatosi a meno di 7.000 metri ebbe chiesto nome della nave, nome del comandante, provenienza e destinazione, per intimare infine di fermare e sottoporsi a visita, il comandante Bonezzi decise

di accettare il combattimento. Alzò la bandiera nazionale ed aprì il fuoco per primo. L'impari combattimento fu di breve durata. Alla quinta salva del *Leander* la *Ramb I* dovette essere abbandonata dall'equipaggio e poco dopo affondava, prevalentemente a causa dello scoppio dei depositi munizioni, provocato dalle micce che il comandante aveva fatto accendere prima di lasciare, per ultimo, la nave. (Latitudine 1° Nord, longitudine 68°30' Est). Dal rapporto del comandante Bonezzi risulta anche che i naufraghi raccolti dal *Leander* rilevarono che l'incrociatore britannico era stato colpito da alcune granate della *Ramb* che però non erano esplose.

6. - TRAVERSATA DELLA *Ramb II*. (Vedi cartina n. 10).

La sera del 22 febbraio infine partì da Massaua la *Ramb II*, che a Bab el Mandeb ebbe la stessa fortuna delle unità che l'avevano preceduta. La sua navigazione sia nell'Oceano Indiano sia nel Mar delle Molucche e nel Pacifico si compì senza incidenti e senza avvistamenti notevoli. Anch'essa ricevette il telecifrato con cui Supermarina ordinava di non eseguire guerra al traffico e, finalmente, nella notte dal 19 al 20 marzo, ebbe dall'addetto navale italiano a Tokio le seguenti istruzioni radiotelegrafiche circa la sua sorte all'arrivo a destinazione:

« Giungendo in porto alzare bandiera mercantile.

« Assumere caratteristiche di nave mercantile cancellando o asportando il nome della nave.

« Possibilmente a tutto l'equipaggio o almeno a parte di esso far indossare abiti civili.

« Ridurre al massimo l'armamento, mettendone quanto più possibile nelle stive, mascherando il rimanente.

« Assumere il nome *Calitea*, compartimento di Trieste.

« Evitare di dire la vera provenienza; massimo riserbo su tutto ».

Messi in stiva i pezzi di prora e relativi basamenti; smontate e messe in stiva mitragliere, centrale di tiro, riserve, elevatori e tutto ciò che poteva sembrare materiale pertinente ad unità da guerra; occultati i pezzi di poppa con copertoni, casse, ecc.; operazioni tutte compiute con alacre lavoro in mare aperto e superando notevoli difficoltà, la *Ramb II*, o meglio la *Calitea*, giunse a Kobe il 23

marzo 1941 dichiarando di essere partita da Genova il 20 maggio 1940.

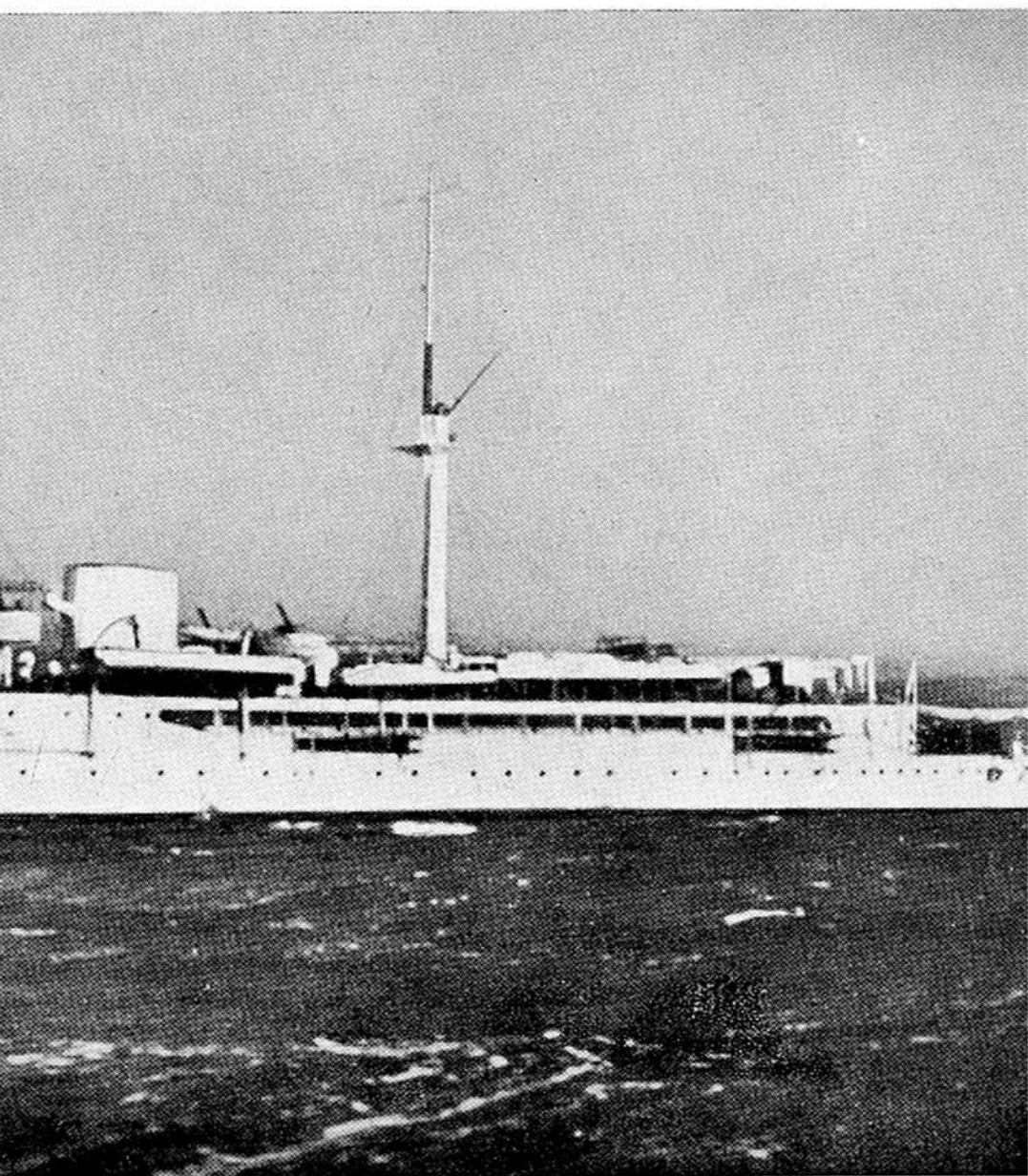
In appendice (n. 3) riportiamo uno stralcio della relazione del comandante Mazzella, relativamente alle suddette operazioni di camuffamento.

Supermarina inviò alle due navi giunte in Giappone un messaggio di elogio ed uno analogo a Marisupao Massaua, che riportiamo:

« Successo *Eritrea* e *Ramb II* è anche successo vostro. Vi elogio. Trasmetto interessati vostro telegramma et invio loro mio vivissimo compiacimento per brillante prova ardimento resistenza et perizia comandanti ufficiali equipaggi rivolgendo riconoscente pensiero Marina ai caduti *Ramb I* ».



Nave colo



niale *Eritrea*.



CAPITOLO VII.

I MAS ED I MEZZI INSIDIOSI

I. - LA 21^a SQUADRIGLIA MAS.

Nel 1935, tra i provvedimenti relativi al potenziamento di Massaua in seguito alla conquista dell'Etiopia, vi fu anche l'invio in quella base di cinque Mas (205, 206, 210, 213, 216).

Si trattava di unità veterane della guerra 1915-18, ma i compiti che in quel momento furono ad esse assegnati e per i quali il loro invio fu ritenuto necessario erano compiti da naviglio ausiliario e consistevano principalmente nel collegamento con le isole.

Dopo quasi cinque anni di servizio in clima tropicale le cinque vecchie « barche » erano ridotte in condizioni tali che nel gennaio 1940 una commissione che le visitò ne propose la radiazione dai quadri del R. Naviglio. Ve n'era ben motivo: due unità erano tenute in permanenza in secco; gli scafi, malandati, delle rimanenti tre erano tenuti a galla tappando le vie d'acqua con colate di cemento; i motori avevano tutti superato di gran lunga il massimo delle ore di moto e non consentivano di superare la velocità di 10 nodi.

Un tale stato di cose non poteva non avere, date anche le condizioni di ambiente, effetti deprimenti sullo spirito del personale, tanto più che il comandante della squadriglia era un sottotenente di vascello di complemento che, oltre tutto, aveva anche un importante incarico al Comando Superiore di Marina, che finiva con l'assorbirlo molto.

Ai primi del 1940 le cose cominciarono a migliorare perchè fu annunciato l'invio dall'Italia di nuove barche in sostituzione delle vecchie e, con movimento al foglio d'ordini del Ministero, il co-

mando della squadriglia fu assegnato ad un tenente di vascello in anzianità di comando (Stanislao Ferraro). Arrivato questi a Massaua, ed in attesa delle nuove unità, il comando si dedicò alacremente a riordinare gli apprestamenti logistici: furono sistemati più razionalmente alloggi, mense, bagni, cucine, uffici, magazzini; furono assegnate alla squadriglia nuove baracche, e si rivolsero speciali cure alla formazione di nuovi equipaggi, sostituendo gran parte del vecchio personale con elementi selezionati.

Ma col passare del tempo e col delinearsi delle probabilità di guerra si fece strada la convinzione che i nuovi Mas non sarebbero arrivati mai. Allora, grazie al lavoro già fatto, e grazie anche a quella genialità di improvvisazione e di « arrangiamento » propria degli Italiani e particolarmente dei marinai, per cui quando presi dal bisogno si affrontano e si risolvono problemi fino allora considerati impossibili, si cercò di mettere le barche vecchie in condizioni di operare in servizi e missioni di guerra; si cercò, in altri termini, di rendere ben stagni gli scafi e di mettere a punto i motori.

Più di quanto si fece non si sarebbe potuto fare: quattro scafi furono rivestiti di rame, i motori furono tutti sbarcati all'Officina mista ed affidati alle cure dirette del direttore stesso dell'Officina, tenente colonnello g.n. Nastri. Tutto ciò mise i quattro Mas in condizioni di raggiungere e tenere, sia pure per non più di un'ora a causa del forte riscaldamento delle camicie, la velocità massima di 15 nodi.

Così, allo scoppio della guerra la 21^a Squadriglia Mas, composta di quattro unità, si trovò in grado di disimpegnare almeno in parte i compiti che potevano esserle affidati e tali compiti assolse per dieci mesi, fino all'ultimo giorno di vita della base di Massaua.

Il Comando Superiore di Marina non solo si adoperò per mettere i vecchi Mas nelle migliori condizioni possibili, ma si studiò di aumentare anche il numero delle unità della squadriglia mediante adattamenti di unità similari. Ottenne così dall'Aeronautica la cessione di tre grossi motoscafi che vennero armati con due siluri o con bombe da getto; si utilizzarono quattro motoscafi veloci usati per inseguimento dei siluri durante i lanci di esercizio, modificandoli in modo che potessero portare un siluro da lanciare di poppa, mediante uno speciale apparecchio a scivolo ideato dal capitano di fregata Aloisi.

E infine si cercò anche di realizzare mezzi insidiosi e di assalto, camuffando da sambuchi due motopescherecci, ai quali fu rifatta la

sagoma esterna, sostituita la velatura a goletta con quella propria dei sambuchi, e rese abbattibili le murate per il tempestivo smascheramento delle mitragliere.

Questi pescherecci potevano inoltre portare due « uri » (1) sotto la cui chiglia era agganciabile un siluro, da lanciare con altro dispositivo ideato dal capitano di fregata Aloisi.

2. - CRITERI DI IMPIEGO DEI MAS E DEI MEZZI INSIDIOSI.

Alla fine di novembre 1940, nell'esporre a Supermarina i criteri di impiego delle unità dipendenti, dopo l'esperienza di cinque mesi di guerra, così si esprimeva l'ammiraglio Balsamo nei riguardi delle piccole unità di cui ci stiamo occupando (foglio n. 871 SRP del 28 novembre 1940):

« Mas e motoscafi.

« I Mas ed i motoscafi attrezzati per il lancio di siluri, oltre a compiti strettamente difensivi nel mare interno di Massaua o agli approcci dei canali d'ingresso, possono essere adibiti anche a compiti offensivi.

« La configurazione del teatro d'operazioni ne permette tale impiego con rischi accettabili.

« In particolare, le zone dove possono essere impiegati i Mas ed i motoscafi sono:

a) zona dello Stretto di Bab el Mandeb;

b) zona antistante l'Arcipelago delle Dahlach.

« Per l'impiego di cui alla lettera a) è necessario trasportare a rimorchio ad Assab i motoscafi.

« In tale zona l'impiego dei Mas e dei motoscafi è indubbiamente possibile, poichè facendoli uscire dal Canale Rubattino su segnalazione d'avvistamento di Raheita devono percorrere poche miglia per giungere a contatto col nemico.

« E' da tener però presente che per numerosi mesi dell'anno le condizioni del mare non consentono l'uso di imbarcazioni veloci e leggere, e che inoltre non vi sono sul posto officine attrezzate per

(1) Imbarcazioni usate dagli indigeni, lunghe quattro o cinque metri e strette. Ricordano le « piroghe ».

riparazioni. L'impiego quindi dei Mas deve essere limitato solamente ai periodi di "tangabili" (1).

« L'impiego dei Mas nella zona di cui alla lettera b) presenta maggiori difficoltà, mentre offre il vantaggio di tutta l'assistenza che può dare la base di Massaua. Infatti è necessario spostare tempestivamente i Mas nella parte esterna delle Dahlach. Ad avvistamento avvenuto dall'esplorazione aerea farli partire al tramonto, sempre a rimorchio; dopo trenta miglia circa mollarli perchè si distendano in catena, su una linea normale alla probabile rotta del nemico. Ad attacco avvenuto, oppure ad una determinata ora (alba) dovrebbero rientrare.

« Le località esterne da cui possono partire i Mas sono:

a) ancoraggio di Enteator;

b) ancoraggio di Huatib (Canale Est Dahlach).

« Per raggiungere le probabili rotte del nemico partendo da uno di questi ancoraggi si devono percorrere circa 40 miglia, quindi è indifferente scegliere l'una o l'altra località come base di partenza.

« La scelta deve invece essere subordinata alla possibilità di tener celate al nemico le nostre intenzioni.

« La località Huatib è quella che offre maggiori garanzie di segretezza. Infatti le nostre sistemazioni sono state quasi certamente già individuate dal nemico. L'esplorazione aerea avversaria allorchè viene su Massaua per rendersi conto dei movimenti delle nostre forze percorre i Canali Nord, Sud e Nord Est; al centro delle Dahlach non va mai. Inoltre sicuramente non può essere a conoscenza delle nuove rotte che permettono l'entrata e l'uscita al mare interno di Massaua in aggiunta ai precedenti canali segreti (2).

« A ridosso di Huatib e delle isole dell'ultimo tratto del Canale segreto Est Dahlach una spedizione di Mas, motoscafi e relativa nave appoggio, specie se questa è una piccola unità, quasi certamente può rimanere diversi giorni senza essere scoperta.

« Da quanto innanzi detto appare evidente che vi sono delle possibilità operative per Mas e motoscafi. Tali attività sono da incrementare al massimo perchè risultano essere particolarmente con-

(1) Tanga-bili: letteralmente: due vele; dalla possibilità per i sambuchi di usare tutta la loro velatura, viene così chiamato quel periodo di relativa calma che dura circa un mese e si presenta ogni sei, tra l'affievolirsi di un monzone e l'inizio del monzone opposto.

(2) Vedi nota 1 a pag. 99, capitolo IV.

venienti in questo settore del Mar Rosso oltre che dal punto di vista delle probabilità di successo, perchè è una forma di guerra che permette di consumare pochissima quantità di carburante, ciò che ha la massima importanza almeno fino a quando l'Impero non avrà possibilità di rifornirsi dall'esterno.

« Il primo impiego dei Mas e dei motoscafi deve esser fatto in massa; la sorpresa e l'impiego in massa possono far sperare dei buoni risultati.

« Pertanto questo Comando porrà ogni cura per l'organizzazione dei Mas e dei motoscafi e per l'esecuzione della prima operazione.

« I Mas ed i motoscafi saranno pronti entro la fine del mese di dicembre p.v., ed impiegati appena perfezionata la preparazione e l'allenamento del personale che è del resto già stato quasi tutto selezionato.

« Mezzi insidiosi.

« Tenendo presenti le particolari caratteristiche dei natanti adoperati dai nativi delle due coste del Mar Rosso sono in corso di approntamento i seguenti mezzi insidiosi:

a) Uri con siluri o con bombe torpedini da getto, modificate in modo da esplodere dopo circa 20 minuti dall'affondamento, da agganziare all'opera viva dei piroscafi alla fonda.

b) Motopescherecci adattati a sambuchi.

« Questi, che all'aspetto sono in tutto simili ai sambuchi indigeni, sono armati di due mitragliere con sistemazioni che ne permettono il rapido impiego mentre normalmente sono occultate.

« Essi hanno i mezzi per portare in coperta due uri armate con siluri o bombe e per metterle a mare; e sono dotate di sistemazioni di bombole di aria compressa per rifornire i siluri dell'aria che inevitabilmente si scarica.

« Le qualità marine dei motopescherecci e la loro autonomia consentono di mandarli ad operare abbastanza lontano dalle nostre basi.

« Le modalità di impiego dei sopracitati mezzi insidiosi sarebbero le seguenti:

a) Nella zona di Porto Sudan:

« Per attacco ai piroscafi o unità da guerra in rada o in porto, il motopeschereccio-sambuco deve avvicinarsi a Porto Sudan pro-

veniente da nord; certamente non desterà sospetti poichè il traffico dei sambuchi della zona è fatto a Mersa Uai a poche miglia a nord di Porto Sudan.

« Arrivando di notte nelle immediate vicinanze di Porto Sudan, se si vedono unità alla fonda, o si sa che ve ne sono all'interno, si mettono in mare le uri per l'attacco.

b) Nella zona al largo di Gedda dove risulta vi sia un certo traffico periodico di piroscafi.

c) Nella zona di Camaran, dove spesso si fermano piroscafi e navi da guerra nemiche.

« L'arrivo a Camaran del motopeschereccio - sambuco deve essere previsto di notte e con provenienza da nord, randeggiando la costa yemenita.

« Tali mezzi saranno pronti come materiale entro la fine di dicembre p.v. ed impiegati dopo un certo tempo necessario all'allenamento particolare del personale, allenamento che del resto è già iniziato ».

Come ben si vede, non mancavano al Comando Superiore di Marina a Massaua nè le ampie vedute nè le buone intenzioni; ma in effetti, nonostante l'ampiezza di quelle e la tenacia di queste, avvenne per i Mas ed i mezzi insidiosi quanto era avvenuto per i sommergibili e per i cacciatorpediniere: bisognò rassegnarsi a fare molto di meno di quanto si sarebbe voluto, perchè le difficoltà e le avversità furono sempre più forti dell'ampiezza di vedute e delle buone intenzioni. Le difficoltà locali, particolarmente dell'Officina mista, che pur faceva poco meno che miracoli, non consentirono di approntare i motoscafi aggiunti ed i mezzi insidiosi se non nel mese di febbraio, quando già gli avvenimentiolgevano al peggio. Mancò in tal modo l'occasione di compiere anche in Mar Rosso qualche azione brillante che sarebbe stata certo pari a quelle di Gibilterra, Suda, Alessandria, perchè gli uomini che a tali azioni si erano preparati non erano certamente inferiori per capacità ed ardimento a quei loro colleghi che in Mediterraneo operarono felicemente con i mezzi d'assalto.

3. - COSTITUZIONE DELLA FLOTTIGLIA MAS - ULTIME AZIONI.

Il 16 febbraio 1941 fu costituita la Flottiglia Mas di Massaua. Era composta dalla 21^a Squadriglia Mas, dalla Squadriglia moto-

scafi veloci su quattro unità, dalla Squadriglia motoscafi ceduti dall'Aeronautica, su tre unità, e dalla Sezione sambuchi. Il comando della Flottiglia fu assunto dal capitano di corvetta Tabacco.

Ma fu la 21^a Squadriglia che praticamente continuò ad accollarsi, come aveva fatto dal primo giorno, tutto il grosso dei servizi di guerra, poichè i motoscafi veloci furono dislocati ad Assab e la sezione di finti sambuchi si limitò a qualche ricognizione lungo la costa ed a qualche missione di carattere ausiliario nelle isole.

Dei servizi che disimpegnava la 21^a Squadriglia, il più intenso era rappresentato dalla vigilanza notturna avanzata e antisommergibile. Ogni sera, al tramonto, prima che si chiudessero le ostruzioni, un Mas a turno usciva in completo assetto di guerra (siluri, bombe da 50 kg., mitragliere) e andava ad ormeggiarsi ad una boa foranea; in caso di allarme aereo, e ve n'era quasi sempre almeno uno ogni notte, mollava l'ormeggio ed incrociava tra i canali Nord e Nord Est.

Anche la vigilanza diurna era spesso richiesta alla 21^a Squadriglia per ricerca di sommergibili nemici segnalati dalla ricognizione aerea o dalle stazioni di vedetta delle isole; le uscite diurne assommarono così a più di 20.

I Mas furono inoltre frequentemente impiegati, e varie volte sotto attacchi aerei, per la ricerca ed il recupero degli equipaggi di velivoli nazionali e nemici precipitati in mare, e per il pilotaggio nel Canale Nord di Massaua.

Ma, proprio « in extremis », la 21^a Squadriglia dimostrò di saper anche emulare, a ventitrè anni di distanza, l'azione di Premuda. Si deve infatti proprio ad uno di questi Mas il più brillante successo bellico conseguito dalla Marina in Mar Rosso: il siluramento dell'incrociatore *Capetown* (1) che non fu affondato, ma venne così gravemente danneggiato da dover essere rimorchiato a Bombay per le riparazioni e rimase poi inutilizzato per un anno.

Fu l'8 aprile 1941. La battaglia intorno a Massaua imperversava da cinque giorni e la sorte della base era irrimediabilmente segnata. I cacciatorpediniere erano partiti per l'ultima missione senza ritorno. Le sole unità che potevano fare ancora qualcosa in mare e causare danni al nemico erano la torpediniera *Orsini* ed i Mas.

(1) In servizio dal 1922: tonn. 4200; armamento V-152; II-76; IV-47; II/40 a.a.; 9 mitragliere a.a.; 8 lanciasiluri da 533; velocità nodi 29.

Il mattino del 5 aprile la stazione di vedetta dell'isola Difnein comunicò l'avvistamento di un incrociatore e di vari natanti. Evidentemente i Britannici avevano disposto che unità navali concorressero dal mare alle operazioni terrestri. La sera del 5 aprile uscirono i Mas 206, 213, 216 che ricercarono il nemico tutta la notte, ma non lo avvistarono.

La sera successiva prese il mare la sezione Mas 206 (guardiamarina Nosedà) e 213 (guardiamarina Valenza). Alle 00.20 del 7 le due piccole unità italiane avvistarono l'incrociatore britannico; mossero subito per attaccarlo, ma furono costrette ad una manovra assai complessa perchè l'incrociatore « pendolava » con inversioni di rotta molto frequenti. Dei due Mas soltanto il 206 riuscì a portarsi al lancio, ma non colpì; nè il nemico reagì in alcun modo, perchè molto probabilmente non si era accorto della presenza della silurante italiana.

Nella notte dal 7 all'8 aprile una sezione di Mas uscì nuovamente per ricercare l'incrociatore avversario e questa volta la missione si concluse felicemente. Ne riferiamo con le parole stesse del capo Squadriglia, tenente di vascello Ferraro, stralciate dalla sua relazione:

« Il mattino del 7 aprile 1941 fui chiamato dal capo di Stato Maggiore capitano di fregata Beretta che mi ordinò di uscire in serata e ritornare ad attaccare l'incrociatore ed il piroscafo che continuavano a rimanere nella zona a 40-45 miglia a nord di Massaua.

« I Mas in efficienza in quel momento erano soltanto due, il 216 ed il 213. Il terzo, il 206, aveva bisogno di verifica essendo uscito la sera prima ed avendo attaccato l'incrociatore.

« In quel giorno le opere di distruzione della base navale erano già avanzate; l'officina siluri aveva reso inservibili i siluri ed i compressori; vi erano soltanto i siluri sbarcati dal motoscafo *Rama 110* che era andato col comandante Albini verso la costa yemenita (1).

« Stabilivo di uscire alle 21.00 in modo da trovarmi nella zona verso le ore 00.00 del giorno 8.

« La luna tramontava alle 03.00. La velocità che mi consentiva una buona e sicura navigazione non doveva superare 14-15 nodi, date le condizioni precarie dei motori.

(1) Uno dei motoscafi ex Aeronautica (*Rama*), disarmato e rifornito al completo, con a bordo il capitano di corvetta Albini, il tenente di vascello Lupi ed altro personale, riuscì ad approdare sulla costa orientale del Mar Rosso.

« La costa subito a nord di Massaua era in mano avversaria ed il mare prospiciente veniva perlustrato con fasci di proiettori e colpi illuminanti. Due sere prima ne avevo subito la caccia.

« Alle 21.00 del giorno 7, preso imbarco sul 216 e dato il comando del 213 al guardiamarina Valenza, esco con la sezione.

« Fuori del porto, a 5 miglia circa, vedo dalla costa partire colpi illuminanti mentre fasci di proiettori sciabolano il mare, e penso di essere stato scoperto a causa del rumore dei motori.

« Continuo la mia rotta per nord e, dopo aver percorso 11 miglia circa, fermo la Sezione e dò ordine di preparare i siluri al lancio.

« Rimetto in moto, e continuiamo a velocità circa 13 nodi; mare appena increspato, orizzonte ottimo, meno un po' di foschia dalla parte della costa, da dove continuano a partire ogni tanto razzi illuminanti.

« Verso le 22.00 il sottocapo meccanico Federico, conduttore dei motori, mi fa presente che dovrà fermare il motore di dritta, causa il fortissimo riscaldamento delle camicie della coppia di cilindri centrale. Faccio fermare questo motore ed eseguire verifica. Per mantenere la velocità faccio aumentare i giri al motore di sinistra. Il sottocapo mi riferisce che il motore non è in condizioni di sviluppare tutta la potenza, causa la cattiva circolazione dell'acqua; tenendolo in moto si andrebbe incontro all'ingrippamento della coppia di cilindri, con conseguente inutilizzazione del motore.

« Dò l'ordine di tenerlo fermo per rimetterlo in moto solo in caso di necessità. Continuo la navigazione a velocità ridotta, 11 - 12 nodi. Il sezionario mi segue ad una distanza di circa 50 metri. Alle 00.55 accosto per rotta vera 338° dirigendo sulla zona ove presumo debba trovarsi l'incrociatore.

« Alle ore 01.10 avvisto, col binocolo, un'ombra. La traguardo, è a 10° a sinistra. La luna è alta circa 20°. La distanza deve essere molto forte, superiore ai 10.000 metri. Per attaccare in migliori condizioni accosto di 10° a dritta.

« Alle ore 01.15 mi si avvicina il sezionario e dice di vedere anche lui qualche cosa all'orizzonte.

« Dò l'ordine di attacco, mi segue per contromarcia, siluri pronti, spilli di sicurezza tolti.

« Alle 01.30 metto per rotta nord, allargandomi sul "beta"; aumento di velocità e faccio mettere in moto il motore di dritta. Velocità 14 - 15 nodi. L'ombra si è delineata per quella di un incrociatore, sua velocità apprezzata 10 nodi, sua rotta leggermente a

stringere rispetto alla mia; guadagno sul rilevamento. La luna è a 50° sulla mia sinistra. Alle 01.45 apprezzo la rotta nemica sui $20-30^\circ$. Continuo sulla mia rotta, $350-355^\circ$; alle 01.55, quando stavo per accostare a sinistra, l'incrociatore accosta a dritta e quasi me lo vedo venire addosso; accosto subito a dritta per circa Rv 45° aumentando di velocità, circa 16 nodi, che avrei potuto mantenere per brevissimo tempo.

«Dopo 5 minuti di cammino accosto a sinistra per ripetere l'attacco. In questo frattempo perdo di vista il mio sezionario. Devo rallentare perchè il motore di dritta minaccia di fermarsi. Fermo un istante e tengo d'occhio l'incrociatore che mi si presenta scaduto sulla mia sinistra, avendo io in quel momento rotta vera 260° .

«Alle 02.05, mentre a circa 8 nodi dirigo verso l'incrociatore, esso accosta di nuovo sulla sua dritta.

«Quando lo vedo di nuovo profilato con prua verso nord accosto convenientemente per il mio attacco.

«Ad un tratto — ore 02.10 — vedo una colonna d'acqua e fumo innalzarsi: essa copre per un istante il fumaiolo di poppa dell'incrociatore e subito dopo un sordo scoppio viene udito da tutti. Il mio sezionario ha lanciato e colpito.

«Dò ordine di aumentare la velocità al motore di sinistra, pronti ad ingranare quello di dritta. Pense di dare il colpo finale al nemico. Sono a circa 1500 metri quando, alle 02.15 circa, vedo partire dei colpi dall'incrociatore. Due illuminanti sono sopra di me e mi illuminano a giorno. Contemporaneamente vedo codette luminose intorno a me. Dò ordine "tutta forza per tutto" e con accostate cerco di sottrarmi alle traiettorie dei proiettili. Il secondo capo Cattaruzza mi avverte che ci siamo fermati.

«Intuisco il momento un po' critico, metto tutta la barra a sinistra e accosto con l'abbrivo. Altri illuminanti, altri colpi. Faccio aprire la valvola del silenziatore e dopo qualche istante il Mas ha uno scatto in avanti; ma non sono in condizioni di potermi avvicinare al nemico, non essendo sicuro di entrambi i motori.

«Con lo scappamento aperto e vomitando scintille dagli scarichi mi allontano e cerco di avvicinarmi alle isole. Devo ridurre ad otto nodi la velocità e poi aumentarla gradatamente. La luna tramonta verso le 03.00; dalla costa sciabolano i proiettori e partono colpi illuminanti. Dirigo per rientrare, sempre cercando di scorgere il mio sezionario.

« Mi ormeggio alle 07.00 e mi reco a rapporto dal capo di Stato Maggiore. Verso le 08.00 giunge per r.t.f. un segnale del guardiamarina Valenza che informa di essere fermo a circa 10 miglia da Massaua. Col motoscafo *Rama* mi reco subito sul posto. Vedo poi il Mas 213 avanzare zoppicando con le tenaglie vuote e la bandiera nera a riva. Valenza mi dice di farcela da solo e così verso le 09.00 siamo in porto. Subito andiamo dall'ammiraglio Bonetti e riferiamo sulla missione ».

Abbiamo riportato per intero la relazione del tenente di vascello Ferraro non solo per dare un quadro completo della missione compiuta dai due Mas, ma anche per mettere nel giusto rilievo il modestissimo grado di efficienza di quelle siluranti. Ciò non fa che accrescere il merito di coloro che hanno effettuato la difficile e ardua missione di guerra che portò al siluramento del *Capetown*.

Del guardiamarina Valenza, effettivo autore del siluramento, non esiste una vera e propria relazione; dobbiamo pertanto limitarci a trascrivere quel poco che troviamo, circa l'attacco all'incrociatore inglese, nel verbale di interrogatorio dell'ufficiale al ritorno dalla prigionia:

« La notte dal 7 all'8 esco in sezione col tenente di vascello Ferraro. L'avvistamento dell'incrociatore avviene a notevole distanza.

« L'incrociatore faceva circa 10 nodi compiendo un pendolo da nord a sud di circa due o tre miglia. L'incrociatore accosta a dritta. Il tenente di vascello Ferraro, per non essere messo sotto luna e scoperto, accosta di una quarantina di gradi a dritta mentre io, secondo le disposizioni interne della squadriglia, accosto a sinistra e vado all'attacco. Portatomi a 500 metri dall'avversario sto per dare il « fuori »; l'incrociatore in questo frattempo accosta nuovamente a dritta. Metto avanti tutta e mi porto sul nuovo punto di lancio. Lancio da 300 metri ad accostata ultimata della nave. L'incrociatore colpito nella parte centrale mi spara con le mitragliere e cerca di localizzare il Mas con proiettili illuminanti. La seconda coppia di proiettili illumina il Mas del tenente di vascello Ferraro ».

Dalla documentazione britannica risulta che il siluro del Mas 213 fu visto dal *Capetown* perchè navigava quasi a fior d'acqua e perciò gli effetti dell'esplosione furono relativamente modesti. Tuttavia l'unità, portata in primo tempo a Porto Sudan da un avviso

scorta, venne successivamente rimorchiata a Bombay per le riparazioni che durarono fino al maggio 1942.

Quello stesso giorno, 8 aprile, cadeva Massaua; dalle antenne della sua stazione r.t., prima che venissero abbattute, partì, con l'ultima trasmissione, la notizia del siluramento di un incrociatore nemico.

Il personale della Flottiglia aveva, nel frattempo, già effettuata la distruzione di tutte le sue unità.

CAPITOLO VIII.

L'ESTREMA DIFESA DI MASSAUA

I. - I PRIMI PROVVEDIMENTI DIFENSIVI (GENNAIO 1941).

Col capitolo precedente è terminata la parte navale del nostro compito cronistorico delle operazioni in Mar Rosso e Oceano Indiano; dobbiamo ora parlare della parte terrestre, cioè della difesa delle basi e delle vicende della resistenza di esse all'attacco nemico, cominciando da quella di Massaua.

Dobbiamo perciò risalire al gennaio 1941, allorché si cominciò a delineare l'eventualità di un attacco in forze contro Massaua e si prese conseguentemente a considerare la possibilità della caduta di quella base.

All'inizio del capitolo V abbiamo esposto i criteri ai quali l'Ammiraglio comandante superiore in A.O.I. informò i suoi piani per quanto riguardava le unità navali: abbiamo infatti iniziato il capitolo stesso riportando una sua lettera a Supermarina in data 14 gennaio, ed a tale lettera rimandiamo il lettore per ricordare le considerazioni generali, anche d'ordine morale, dalle quali quei criteri derivarono. Tuttavia, parlando ora della vera e propria difesa di Massaua, dobbiamo anche ricordare che a quella data non si aveva ancora la sensazione che le cose potessero andare in modo tale che la difesa fronte a mare avrebbe avuto poco o nulla da fare e che la situazione nel settore terrestre potesse invece precipitare da un momento all'altro. Quest'ultima eventualità cominciò a preoccupare, come vedremo, verso il 25 gennaio.

Certamente, alla luce dei fatti compiuti, appare oggi evidente la logica del piano dei Britannici di attaccare prevalentemente da terra, valendosi della loro enorme superiorità di forze e di mezzi,

con la fatale conseguenza del cedimento del fronte a terra, debole com'era, prima del fronte a mare; ma era logico, d'altra parte, che il Comando Superiore di Marina, almeno nella prima metà di quel gennaio 1941, si preoccupasse prevalentemente, se non esclusivamente, della difesa dal mare, pur non ignorando le deficienze di quella da terra che era, allora, estranea alla sua giurisdizione e responsabilità.

Perciò nella sua lettera 46 RP del 14 gennaio, già citata, così continuava:

« Le disposizioni che intenderei adottare sono le seguenti:

« Considerare la cerchia di resistenza fronte a mare: Ras Arb - Ras Garara - Dehel - Dur Gaham - Dahlach - Chebir - Shumma - As-sarca - Dilemmi.

« L'isola di Harmil, isolata e con una sola batteria da 120/45, la considero destinata a cadere dopo una strenua ed accanita resistenza.

« Aumentare il numero delle batterie in modo che ogni accesso al mare interno sia difeso da due batterie.

« Aumentare il numero degli sbarramenti difensivi.

« *Difesa isola di Harmil:*

« In considerazione che sull'isola di Harmil vi è una sola batteria da 120/45 con campo di tiro fra 0° e 220°, per impedirne il bombardamento del settore morto, mettere in opera dei gruppi di torpedini nelle zone che risultano dal grafico allegato.

« *Difesa Canale di N.E.:*

« La difesa del Canale di N.E. verrebbe fatta fino alla caduta dell'isola di Harmil.

« Per intralciare i movimenti del nemico, oltre alle torpedini previste nelle zone a settentrione ed a ponente di Harmil, mettere in opera uno sbarramento (torpedini a gruppi) fra l'isolotto di Hamber e l'estremità di levante dell'isola di Isratù sulla vecchia rotta interna del Canale di N.E. (in possesso dei nostri nemici dopo la cattura del Sm *Galilei*).

« Impiego di motoscafi siluranti appoggiati a Massaua o a Dehel.

« *Difesa isola Difnein:*

« Ritirare la stazione di vedetta ed il piccolo presidio, che dall'inizio delle ostilità vi era stato installato, per impedire che facilmente cada nelle mani del nemico.

« *Difesa stazione vedetta Cavet:*

« Ritirla se e quando l'Esercito decide di abbandonare la zona.

« *Difesa Sceik el Abù:*

« Tentare di ritirare in tempo la stazione di vedetta ed il presidio al preannunciarsi di intenzioni di attacco nemico, previa distruzione dei due complessi da 76/50.

« Se non è possibile ritirlo, il presidio si difenderà fino a quando possibile. E' da tener presente che l'isola di Sceik el Abù è dotata di un'imbarcazione a motore requisita e di imbarcazioni indigene che possono permettere al presidio il tentativo di evacuazione durante le ore notturne.

« *Difesa di Pagliai:*

« Se possibile all'ordine di questo comando il personale della stazione di Pagliai abbandona l'isola su un sambuco che trovasi in permanenza a ridosso dell'isola stessa tentando di raggiungere via mare o via terra Massaua o Assab.

« *Difesa Sciab Sciac - Thid - Um es Sarig:*

« Il personale delle stazioni di vedetta di tali località ripiegherebbe su Massaua all'ordine di Marisupao oppure quando l'Esercito decidesse di evacuare le zone.

« *Difesa di Massaua:*

« Come ho già riferito... ho ultimato la sistemazione a Ras Cambit della batteria "Acerbi" (4 pezzi da 102/35). Con la messa in opera di tale batteria l'accesso sud di Massaua mi sembra sufficientemente difeso contro unità leggere che tentino il dragaggio per permettere il successivo passaggio di incrociatori o navi maggiori. Il pericolo maggiore per la difesa del Canale Sud mi sembra essere costituito dalla possibilità per il nemico di impossessarsi di Dilemmi investendola da terra; infatti nelle ore di bassa marea tale isola è collegata alla terraferma. Per ovviare a tale inconveniente ho disposto per la messa in opera di sistemazioni passive e nidi di mitragliatrici ed a rinforzare il presidio dell'isola stessa. Cercherò anche di ottenere dal R. Esercito i materiali necessari.

« Per difendere l'accesso al mare interno di Massaua da unità provenienti dal Canale di N.E. ho deciso la messa in opera di una batteria su due complessi binati da 120/45 sull'isola di Dur Gaam. I complessi sono quelli O.T.O. destinati alla R. N. Eritrea.

« Per difendere l'accesso al mare interno di Massaua da unità provenienti dal Canale Nord ho deciso di installare sulla estremità di ponente dell'isola di Dehel la batteria da 102/45 destinata a Raheita e che durante il prossimo periodo di novilunio farò trasportare via mare in questa sede.

« La sistemazione delle due batterie di Dur Gaam e di Dehel (ponente) mi sembra assolutamente indispensabile in considerazione che è necessario poter rendere indipendente l'uno dall'altro la difesa dei due sbocchi di N.E. e di N., perchè è possibile un attacco contemporaneo dalle due provenienze.

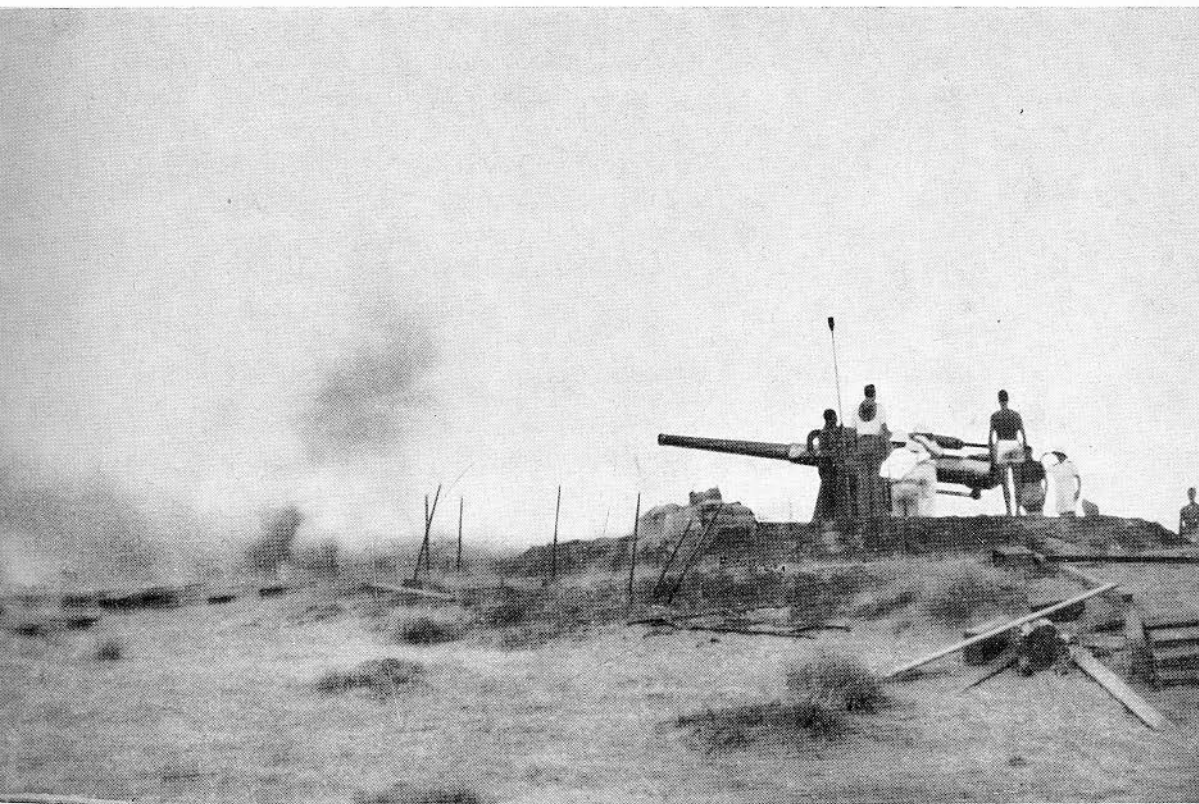
« La batteria di ponente di Dehel è poi anche indispensabile poichè il R. Esercito ha assunto come limite di estrema difesa della città di Massaua una linea che verso nord giunge al mare a sud della nostra batteria di Ras Arb e pertanto non c'è la sicurezza di poter mantenere il possesso di questa batteria.

« In previsione che qualche unità nemica possa, superata la linea esterna difensiva, battere Massaua da una zona non compresa nel campo di tiro delle batterie interne, riterrei opportuno mettere in opera sull'isola di Madote una batteria di quattro cannoni da 120/45 da prelevare dalla motonave *Ramb I*. In tal modo, da qualunque punto del mare interno di Massaua, le unità nemiche per eseguire azioni offensive dovrebbero subire la nostra reazione; inoltre la batteria di Madota assieme a quella di Shumma può anche concorrere ad una difesa di Dilemmi, ed in caso il nemico avesse superato il Canale Sud, questa insieme alla batteria di Dur Gaam costituisce una seconda linea di difesa.

« E' da tener presente che, disarmando la motonave *Ramb I*, è sempre possibile riarmarla nel tempo necessario per scavalcare i cannoni dalle posizioni terrestri e montarli a bordo. Tutte le sistemazioni di bordo sarebbero lasciate pertanto in completa efficienza. A bordo sarebbe lasciato il solo equipaggio indispensabile alla manutenzione ed ai servizi di sicurezza, mentre il rimanente verrebbe utilizzato per i servizi delle altre unità oppure di terra.

« Per completare la difesa fronte a mare di Massaua ho predisposto per il tempestivo affondamento dei seguenti sbarramenti A.N.:

- 1° - Gruppi di torpedini a nord e a ponente di Harmil.
- 2° - Gruppi di torpedini tra Seil Amber ed Isratù.
- 3° - Gruppi di torpedini sull'allineamento Dehel - isola Du Rig Rig, compresi tra l'isolotto Du Rig Rig ed il rilevamento 350° da Dur Gaam.



Artiglieria della difesa di Massaua.



4° - Gruppi di torpedini a sud di Dehel: inizio miglia 3,5 dal segnale di detta isola; fine a 6 miglia dallo stesso.

5° - Gruppi di torpedini tra l'isola di Harat e l'isola di Dul Baut.

6° - Gruppi di torpedini su di una linea tra i punti a miglia 7,5 sul Ril.v. 330° da Ras Arb e miglia 6 sul Ril.v. 185° dal faro di Sceik el Abù.

7° - Gruppi di torpedini tra i punti a miglia 6 sul Ril.v. 150° da Ras Gambit (Dahlach Chebir) e miglia 6 sul Ril.v. 150° dal faro di Shumma.

8° - Gruppi di mine parallelamente agli attuali sbarramenti A.N. in previsione che alcune mine siano affondate per eccessivo appesantimento dovuto alle incrostazioni.

« Circa l'attuazione di dette previdenze, mentre ho già disposto per l'inizio dei lavori di sistemazione delle batterie, per la messa in opera degli sbarramenti attenderò ancora qualche tempo in attesa dell'evoluzione della situazione.

« Fronte a terra:

« La difesa del fronte a terra di Massaua è allo studio attualmente da parte del R. Esercito. La R. Marina contribuirà a tale difesa con materiali bellici che si rendessero disponibili (pezzi da 76/30, mitragliere).

« Nel caso il fronte a terra di Massaua dovesse cedere prima del fronte a mare, l'estrema difesa della R. Marina verrà fatta nell'arcipelago delle Dahlach; tempestivamente saranno spostati negli ancoraggi interni di Dahlach Chebir piroscafi con combustibili, acqua, viveri e tutti i materiali, armi e mezzi ritenuti necessari per continuare la resistenza ed i natanti necessari per continuare i rifornimenti alle altre isole.

« Le sopradette previdenze, integrate all'istante dell'attacco dagli ordini operativi per le forze navali, mi sembra che costituiscano il massimo delle nostre possibilità difensive ».

2. - SITUAZIONE DELL'ERITREA IN SEGUITO ALL'OFFENSIVA INGLESE DEL GENNAIO 1941.

La lettera dell'ammiraglio Bonetti continuava e terminava come l'abbiamo riportata nel capitolo V.

Ora, per poter meglio seguire l'evoluzione della situazione a Massaua dalla seconda metà di gennaio 1941 in poi, crediamo opportuno riassumere i precedenti avvenimenti bellici nel quadro generale di tutto lo scacchiere eritreo dell'A.O.I.

Le operazioni iniziali del luglio - agosto 1940 avevano condotto le nostre truppe al confine col Sudan anglo-egiziano, ove erano state occupate le posizioni di Cassala, Gallabat e Kurmuk.

I piani di operazione prevedevano un'ulteriore offensiva verso il Nilo; ma mentre per mancanza di aerei, di rinforzi e di rifornimenti, si dovette da parte nostra rinunciare ai propositi offensivi, i mezzi e le forze nemiche nel Sudan andavano invece continuamente aumentando; l'iniziativa passò quindi agli Inglesi.

Il nostro Comando Superiore delle FF. AA. non tardò (vedi capitolo X) a venire a conoscenza di ammassamenti di truppe e di mezzi anche nel Kenia; e ciò non lasciava dubbi che il nemico preparasse un'offensiva generale, tanto da nord (direttrice Cassala - Asmara) quanto da sud (direttrice il Giuba).

Al Vicerè si presentò allora la necessità di scegliere tra due soluzioni: o ritirarsi subito con tutte le forze sull'Acrocoro etiopico, oppure accettare combattimento tanto in Eritrea quanto in Somalia. Il Vicerè scelse questa seconda soluzione la quale, pur comportando maggiori rischi e sacrifici, sembrava più opportuna nel quadro generale della guerra perchè, costringendo il nemico ad impegnare maggiori forze in Etiopia, alleggeriva la pressione sul nostro fronte libico, ove pure era in corso un'offensiva da parte britannica.

Nello Scacchiere Nord (Eritrea) le vicende di una difesa manovrata portarono ad un nostro ripiegamento sulla linea Agordat - Barentù, ripiegamento che ebbe inizio nella notte sul 17 gennaio 1941; poco dopo il nemico iniziò l'offensiva.

Le operazioni che attraverso i mesi di febbraio e marzo 1941, e segnatamente la battaglia di Cheren, portarono all'investimento di Massaua, sono narrate molto diffusamente nel volume dell'Ufficio Storico dell'Esercito « La guerra in A.O.I. ». Un efficace e fedele sunto di esse lo troviamo nel volume del generale E. Faldella « L'Italia nella seconda guerra mondiale » dal quale riportiamo (capitolo IX, pagg. 367 - 368):

« Le divisioni britanniche 4^a e 5^a anglo-indiane avanzarono ciascuna su una delle due direttrici che portavano a Cherù ed Aicotà, ai due estremi dello schieramento italiano, ed invano attaccarono,

respinte in sanguinosi combattimenti. Le forze meccanizzate puntarono allora nel settore centrale, che favoriva il loro movimento; e prima che riuscissero a penetrare, il generale Frusci propose il ripiegamento sulle posizioni arretrate, che erano più forti, ottenendo l'approvazione del Vicerè.

« Da questo momento fece difetto un'azione di comando energica ed avveduta che ordinasse il ripiegamento delle due masse italiane da Cherù e da Aicotà, evitando che le forze britanniche, per la rotabile Aicotà - Biscia, cadessero sul fianco della colonna settentrionale che da Cherù doveva ripiegare in direzione di Agordat. Avvenne così che questa colonna, attaccata durante il ripiegamento, subì gravissime perdite.

« Tagliata dal nemico l'unica rotabile che avrebbe consentito alla colonna meridionale di raggiungere Agordat, questa dovette ripiegare per una regione impervia, priva di strade, e fu costretta a distruggere tutto il materiale pesante.

« Ne risultò che il complesso delle forze dello Scacchiere Nord si trovò il 26 gennaio diviso in gruppi che non potevano darsi reciproco appoggio, votati alla sconfitta, malgrado il loro valoroso comportamento.

« Dal 27 al 31 gennaio la colonna settentrionale sostenne in una situazione tattica sfavorevole la battaglia di Agordat, nella quale le truppe italiane, agli ordini del valoroso generale Lorenzini, si prodigarono in tenaci resistenze ed in arditi contrattacchi; la superiore potenza del nemico, la preponderanza delle sue forze aeree e delle forze corazzate, costrinsero i reparti superstiti a ripiegare su Cheren.

« Frattanto le truppe dello Scacchiere Ovest (generale Nasi) avevano sgomberato Gallabat e, con una ritirata saggiamente condotta dal generale Martini, avevano raggiunto con tutti i loro materiali la posizione di Celgà, sulla quale arrestarono l'inseguimento delle truppe britanniche.

« Dopo dieci giorni dall'inizio del ripiegamento volontario, ben poco rimaneva delle truppe dello scacchiere eritreo; la via su Asmara era aperta, ed il generale Frusci giudicò la situazione gravissima ».

Proseguiremo più oltre la trascrizione di questo brano; vediamo ora la ripercussione a Massaua dei primi avvenimenti sopra narrati, che facevano prevedere prossimo l'investimento di Cheren ed avvaloravano la possibilità di un attacco su Massaua per via di terra, lun-

go la fascia semidesertica costiera, percorribile facilmente con automezzi.

Lasciamo ancora il posto ai documenti e riportiamo interamente anche la lettera diretta da Marisupao a Supermarina dieci giorni dopo quella riportata più sopra e che a quella fa seguito.

« N. 92 R.P.

Massaua, 24 gennaio 1941.

« Faccio seguito al mio foglio n. 46 R.P. in data 14 gennaio.

« Ritenendo che la zona più debole della difesa di Massaua sia rappresentata dal fronte Nord, costituito da una fascia costiera di larghezza variabile tra i trenta ed i cinquanta chilometri, e percorribile agevolmente con automezzi in tutti i sensi, ho fatto presente tale mia opinione al Comando dello Scacchiere Nord, perchè siano tempestivamente studiati e presi adeguati provvedimenti. Non ho mancato di far rilevare il peso che rappresenta il possesso di Massaua, con la presenza di un nucleo, quantunque modesto, di forze navali, sia nell'ambito della difesa dell'Impero, sia in quello più vasto dell'andamento generale della guerra marittima.

« Il giorno 20 corrente ho avuto con l'Ecc. Frusci, comandante dello Scacchiere Nord, un colloquio durante il quale sono state prese in esame le varie possibilità.

« Data la larghezza della fascia costiera e la natura del terreno, non è possibile pensare ad una linea di difesa fissa, che assorbirebbe personale e mezzi in una quantità di cui non è possibile disporre. Non è nemmeno possibile pensare a sbarramenti con difese passive, per la natura del terreno quasi completamente sabbioso. E' stato previsto pertanto di provvedere alla difesa immediata di Massaua costituendo una cintura trincerata nelle immediate vicinanze di essa, dell'ampiezza consentita dalle forze disponibili, circa tremila uomini.

« E' prevista poi una difesa manovrata, alla quale potranno partecipare le forze disponibili dopo lo schieramento difensivo effettuato su tutto il confine e che è stato raggiunto con successo, senza che l'avversario potesse rendersene conto.

« Tale difesa manovrata potrà essere effettuata:

a) Con attacchi di fianco alle truppe attestate alle pendici dell'altopiano, in corrispondenza dei punti che possono presentare facilità di accesso all'interno e particolarmente all'accesso per Nacfa a quello per il passo di Cub Cub.

b) Con l'invio tempestivo di truppe dall'Asmara per ferrovia e strada ordinaria.

« La linea trincerata sarà fronteggiata da zone insidiate con mine anticarro. Alla difesa di essa concorreranno le batterie c.a., per le quali sono in corso opportuni spostamenti in modo da utilizzare i massimi settori efficaci anche sul fronte a terra.

« Oltre a questo provvedimento, questo Comando Superiore ha predisposto i seguenti mezzi:

a) La formazione di un battaglione misto di nazionali ed ascari, della forza di circa 600 uomini.

b) Il montamento su autocarri di quattro pezzi da 76/30 destinati alle unità di dragaggio e non potuti sistemare per deficiente robustezza delle unità stesse.

c) La sistemazione su affusti di facile trasporto, per impiego anticarro, di mitragliere da 13,2 e di canne per tiri ridotti da 25 mm.

d) La predisposizione di basamenti di calcestruzzo in posizioni opportune per sistemarvi in caso di bisogno due mitragliere da 40/39 facilmente trasportabili dall'attuale sede, anch'esse per impiego anticarro.

« E' infine in esperimento avanzato un proiettile incendiario, costituito da bottiglie di benzina munite di artificio che provoca l'accensione del liquido alla rottura, da lanciarsi possibilmente con un congegno a balestra o a molla, da costruirsi con mezzi di ripiego.

« Nella eventualità di un colpo di mano sulle coste eritree, come preavvisato con teledispaccio di Maristat 11007 in data 14 c.m., ho pensato che uno dei punti che poteva essere raggiunto era l'estremo di levante di Dahlach Chebir, dal quale si potrebbe raggiungere agevolmente la batteria di Ras Gambit, e scardinare le difese del Canale Sud. Ho ottenuto dal Comando Scacchiere Nord un presidio di circa 300 uomini sull'isola di Dahlach Chebir, il quale ha disposto una catena di posti di vedetta lungo la costa.

« Per il rafforzamento del fronte a mare ho esposto i miei intendimenti nel foglio 46 sopra citato. E' in corso di esame la possibilità di far intervenire unità navali per la protezione del fronte Nord, da posizioni di ormeggio predisposte dentro la linea degli sbarramenti.

« Per quanto riguarda Assab, considerando i danni provocati dai bombardamenti aerei, e le scarse possibilità di rifornimenti delle

unità navali in quella sede, ho disposto per il trasporto in questa base della maggior quantità di nafta per caldaie che è possibile. Rimarranno sempre in quella sede circa 1000 tonnellate di nafta per eventuali necessità.

« Ho richiesto l'autorizzazione di cedere allo Stato Maggiore delle FF. AA. in A.O.I. la nafta leggera per motori, non utilizzabile dalle nostre unità per le ragioni sopra dette e perchè esistono scorte sufficienti in questa base.

« Ho disposto anche per il trasporto a Massaua delle 220 torpedini ivi depositate, perchè per il loro eventuale impiego è più opportuno procedere qui all'imbarco su unità posamine.

« I provvedimenti di questo Comando Superiore sono stati esposti allo Stato Maggiore del Comando Superiore delle Forze Armate, che ha dato in massima la sua approvazione.

« Tutto ciò che riguarda le necessità difensive è stato esaminato con perfetto spirito di collaborazione. Mi riservo in ogni modo di confermare i miei intendimenti presso il Comando Superiore FF. AA. in occasione di una prossima mia andata ad Addis Abeba.

« Ritengo necessario predisporre per la distruzione o inutilizzazione dei numerosi piroscafi nazionali e germanici rifugiati in Mar Rosso. Sono in corso di preparazione cariche esplosive, da distribuire in caso di necessità. Prego volermi comunicare se devo seguire altre direttive, specialmente per quanto riguarda i piroscafi germanici.

Il Contrammiraglio
Comandante Superiore di Marina in A.O.I.
MARIO BONETTI ».

E ancora, dopo soli tre giorni, quest'altra lettera che ben rispecchia nella sua brevità l'incombente gravità della situazione e la rapidità con cui andava peggiorando:

« N. 97 R.P.

27 gennaio 1941.

« Ieri 26 corrente mi sono recato ad Asmara dove era presente l'Eccellenza Trezzani Capo di Stato Maggiore delle FF. AA. in A.O.I., il quale desiderava parlarmi. Erano presenti l'Ecc. Frusci, comandante dello Scacchiere Nord, e l'Ecc. Pinna, comandante dell'Aeronautica in A.O.I.

« Riassumo brevemente i fatti: La situazione della Colonia Eritrea può precipitare da un momento all'altro. Qualora non sia pos-

sibile resistere efficacemente ad Agordat e Barentù, completando il ripiegamento disposto, è da presumersi che sia eseguito un attacco in forze su Massaua.

« Il Comando Scacchiere Nord non ha truppe disponibili per rinforzare questa base, che potrà disporre di circa 3000 uomini. Le truppe schierate per la protezione degli sbarramenti sulle pendici fronteggianti la fascia costiera sono molto limitate.

« A me è affidato il compito della difesa ad oltranza di Massaua. Dispongo con tutti gli scarsi mezzi disponibili per la massima possibile resistenza e prendo tutte le misure per distruggere opere e mezzi qualora la resistenza divenga impossibile.

« Vi assicuro, Eccellenza, che tutti faremo qui il nostro dovere e anche di più, fino all'estremo.

Il Contrammiraglio
Comandante Superiore di Marina in A.O.I.
MARIO BONETTI ».

Alle tre lettere che abbiamo riportato, Supermarina rispose il 2 febbraio. Dal telecifrato 66760 riportiamo le parti interessanti la difesa di Massaua, il cui contenuto, come si vede, è di quasi completa approvazione:

« Considerata situazione prospettata da vostro foglio 97/gennaio 27, lascio a vostro completo criterio impiego dei mezzi a vostra disposizione per difendere zona Massaua secondo direttive Supercomando. . . .

« Assicurazione contenuta nel vostro foglio 97/gennaio 27 mi conferma una certezza che era già in tutti noi. Per essa vi esprimo la nostra orgogliosa fiducia ».

3. - LA SITUAZIONE DI MASSAUA IN SEGUITO ALLA BATTAGLIA DI CHEREN.

L'immediata conseguenza dell'incontro Bonetti-Trezzani-Frusci all'Asmara il 26 gennaio fu l'istituzione della Piazza Militare Marittima di Massaua, ed il conferimento del comando di essa all'ammiraglio Bonetti, in data 1° febbraio 1941.

Con quella stessa data egli scriveva ancora a Supermarina:

« N. 136 R.P.

1° febbraio 1941.

« Faccio seguito ai miei fogli 46 R.P. in data 14 gennaio, 92 R.P. in data 24 gennaio e 97 R.P. in data 27 gennaio.

« In base ai risultati della conferenza tenuta ad Asmara il giorno 26 gennaio era stato considerato che la difesa di Massaua era per il momento fatta dalle truppe attendate a Barentù ed Agordat. Sono stati sostenuti accaniti combattimenti in quella zona con alterne vicende. Le nostré truppe sia nazionali che indigene combattono eroicamente e con netta superiorità morale, ma l'avversario continua a far affluire mezzi di ogni genere. Nonostante la resistenza accanita le nostre truppe hanno dovuto iniziare il ripiegamento su posizioni arretrate.

« Non avendo ricevuto ancora nessuna comunicazione circa le direttive da me proposte col foglio 46 R.P., ho intanto dato corso alle seguenti disposizioni:

a) Ho disposto il ritiro della stazione di vedetta di isola Pagliai, data la sua scarsa utilità e la sua posizione isolata, l'utilizzazione del personale e del materiale per una stazione di vedetta interna in modo da completare la maglia di avvistamento di Massaua risultata deficiente in seguito alla caduta della rete di avvistamento lontano, sul fronte occidentale.

b) Sono stati eseguiti gli spostamenti delle batterie c.a. della cinta difensiva di Massaua in modo da dare ad esse un campo di tiro verso terra.

c) E' in corso il rifornimento di acqua, viveri ecc. sui piroscafi che dovranno costituire una base di rifornimento nell'ancoraggio interno di Dahlach Chebir.

d) Ho disposto perchè sia iniziata la posa degli sbarramenti, dei quali sono già eseguite quelle indicate ai numeri 1 e 2; in corso il 7.

e) Sono in corso piccoli lavori necessari per aumentare l'autonomia dei sommergibili riempiendo di nafta un altro doppio fondo; anche il *Perla* potrebbe in tal modo tentare di raggiungere un porto giapponese. Qualora gli avvenimenti incalzassero e non fosse possibile allontanare in tempo i sommergibili, essi sarebbero affondati in fondali opportuni in punti già stabiliti nei paraggi di Massaua e isole Dahlach, a cura dei comandanti, ufficiali e pochissime altre

persone, in modo da poterne eseguire il ricupero dopo la cessazione delle ostilità. Tale provvedimento sarebbe preso anche nel caso che la partenza dovesse avvenire dopo la fine di aprile, poichè dopo tale data le unità non potrebbero affrontare la traversata dell'Oceano Indiano per le condizioni del mare.

f) Sono in corso i lavori di rafforzamento dell'isola Dilemmi sulla costa prospiciente la penisola di Buri.

g) Ho disposto per l'inizio dei lavori propositivi per l'impianto delle batterie da 120 sulle isole Dur Gaam e Dehel. A Dur Gaam sarebbe sistemata la batteria su tre pezzi, ex Raheita, a Dehel i due impianti binati O.T.O.

h) Ho disposto che Maricomun si trasferisca ad Asmara ed eventualmente ad Addis Abeba in modo da assicurare la continuazione del servizio R.T. nell'Impero.

i) Ho disposto di prendere tutte le disposizioni per il trasferimento ad Asmara di Maricommi in modo che l'amministrazione dei vari enti della R. Marina nell'Impero possa continuare anche se Massaua rimanesse isolata.

l) Ho disposto per il ritiro del personale della stazione di vedetta di Cavet dato che le nostre truppe hanno iniziato il ripiegamento anche da fronte Nord.

« Per quanto riguarda l'uscita in Oceano Indiano dei piroscafi nazionali e germanici ho espresso il mio parere nel telegramma 36074 del 31 gennaio. Questi piroscafi sono da molti mesi fermi ed hanno la carena in condizioni molto mediocri tanto da poter ritenere che la loro velocità sia in media ridotta del 50%. L'uscita da Perim è molto problematica data la continua sorveglianza esercitata da unità navali e da stazioni di vedetta e di ascoltazione sull'isola. Anche ammettendo che riuscissero a superare il passo senza opposizione non passerebbero inavvertiti e difficilmente sfuggirebbero alla sorveglianza aerea ed alla successiva caccia delle unità inglesi. Si presenta inoltre molto difficile ricostituirne gli equipaggi, essendo stata la maggior parte del personale, compreso quello tedesco, richiamato nelle varie armi. Difficoltà anche maggiore presenta il rifornimento di viveri e combustibili per completare l'autonomia necessaria per raggiungere i porti neutrali, anche i più prossimi.

« Rimango in ogni modo in attesa di disposizioni sui seguenti punti:

a) Misure da prendere per le unità di superficie comprese quelle riguardanti il *Niobe*.

b) Misure da prendere per i sommergibili.

c) Misure da prendere per la distruzione dei piroscafi e l'inutilizzazione dei porti di Massaua e di Dachilia.

d) Misure da prendere per l'esecuzione dei lavori di impianto delle batterie proposte.

e) Misure da prendere per la distruzione delle opere militari.

f) Misure eventuali da prendere per la distruzione degli edifici di alloggi, officine, stazioni ed antenne radio, depositi viveri e combustibili, ecc.

« Gli avvenimenti incalzano ed anche i preparativi per la predisposizione di tutto ciò richiedono tempo; ho pertanto disposto che essi abbiano inizio.

Il Contrammiraglio
Comandante Superiore di Marina in A.O.I.
MARIO BONETTI ».

Questa volta la risposta di Supermarina non si fece molto attendere; il seguente teledispaccio è infatti del 6 febbraio:

« Riferimento foglio 136/febbraio uno. Confermo direttive impartite per vostro personale orientamento con mio 66760 febbraio due et approvo provvedimenti presi aut proposti anche per *Niobe*. Rimane inteso che affondamento sommergibili avverrà soltanto se assolutamente impossibile loro partenza per crociera anche con sosta Assab aut altra sede. Invio urgenza quattro serie carte e portolani per unità che potranno dirigere Estremo Oriente. Riferimento mio telecifrato 29826 febbraio tre et difficoltà rifornimenti da voi prospettata Marina germanica concorda nel criterio di rifornire soltanto poche unità per dare a queste la massima autonomia. Circa preparativi per distruzione edifici officine et inutilizzazione porti esprimo avviso che debbano avere massimo sviluppo affinché possano essere messi in atto quando necessari. Inutilizzazione et affondamento piroscafi deve pure essere assicurato ».

Quando l'ammiraglio Bonetti ricevette questo messaggio che confortava pienamente la sua coscienza di capo responsabile della difesa marittima e dava opportuna soddisfazione al suo spirito di

iniziativa, egli era da sei giorni anche comandante della Piazza e la sua responsabilità si era estesa anche alla difesa fronte a terra.

Prima di descrivere quanto fu fatto per questo fronte, riteniamo di nuovo opportuno consentire al lettore di inquadrare la descrizione in una visione più ampia degli avvenimenti di quei due mesi nei quali l'attività di quel Comando Piazza ebbe ad esplicarsi e prodigarsi. Ricorriamo quindi ancora al volume del generale Faldella, continuando la citazione interrotta precedentemente:

«...ed il generale Frusci giudicò la situazione gravissima.

«Trionfò, allora, il carattere del Vicerè: senza recriminazioni, egli riaffermò la sua fiducia e la infuse nei dipendenti; manifestò ancora la ferma volontà di resistenza e trovò chi lo assecondò. Anzitutto le truppe raccolte a Cheren da varie provenienze e, in secondo luogo, il generale Carnimeo che ne assunse il comando.

«Le brigate coloniali accorrenti, quelle decimate nella ritirata e ad Agordat, risorte con nuovi reclutamenti fra le genti che rimanevano, malgrado tutto, fedeli; granatieri, bersaglieri, alpini, cavalieri indigeni, impegnarono quella battaglia di Cheren che dal 2 febbraio al 27 marzo inchiodò le già vittoriose divisioni britanniche su posizioni contese in furiosi corpo a corpo, da truppe schiacciate sotto il peso di bombardamenti di violenza mai prima raggiunta, battute da un'aviazione che dominava il cielo, invano contrastata con eroico valore dai pochi nostri aviatori superstiti. Dei 235 velivoli esistenti al 10 gennaio, ne rimasero 71 il 3 febbraio, 40 il 15 marzo. All'ultima fase della battaglia parteciparono gli ultimi 17 aerei.

«Cheren non fu soltanto la maggiore delle battaglie coloniali: fu un'epopea. La preponderanza degli attaccanti fu neutralizzata dal valore sovrumano, dalla volontà di resistere, da uno spirito che soverchiava la paurosa potenza delle armi.

«Si concluse come era inevitabile che si concludesse, dopo 56 giorni di lotta disperata, ma ormai l'inevitabile perdita dell'Eritrea si consumava in un trionfo di gloria.

«Gli inglesi attribuirono alla battaglia di Cheren importanza di battaglia decisiva della guerra, poichè per essa cessò il pericolo che la linea di comunicazione del Mar Rosso fosse tagliata, impedendo l'arrivo in Egitto dei rinforzi ».

Trascriviamo ora le ultime due lettere sulla difesa di Massaua che furono inviate a Supermarina e contemporaneamente al Comando Superiore delle FF. AA. in A.O.I.:

« N. 363 R.P.

27 febbraio 1941.

« Quando gli ammassamenti di truppe e mezzi del nemico hanno fatto sentire imminente l'attacco alla Colonia Eritrea, si è presentato il problema della difesa di Massaua.

« Mentre era previsto un fronte a mare, il fronte a terra non era stato considerato e non esisteva. Si è resa pertanto necessaria la costituzione di un fronte a terra, essendo le condizioni del terreno molto favorevoli all'impiego dei mezzi motorizzati per le provenienze da nord.

« In un primo tempo è stato mandato a Massaua un battaglione di CC. NN. della forza di 548 uomini che ha iniziato subito la costruzione di centri di fuoco per armi automatiche e fucileria lungo una linea di difesa interna, appoggiata alle posizioni delle batterie c.a. Il battaglione è poi passato a costituire una seconda linea più avanzata, che avrebbe dovuto formare sistema con quella più interna.

« In seguito è stato avviato a Massaua un gruppo mobilitato della R. Guardia di Finanza della forza di 304 uomini. Questo gruppo ha preso posizione nel Settore Nord della linea esterna mentre il battaglione CC. NN. ha presidiato il rimanente settore. E' stato inviato anche un gruppo di artiglieria su una batteria da 120 e tre da 77/28. Dal 1° febbraio è stato istituito il Comando della Piazza di Massaua.

« Mentre si compivano questi apprestamenti il Comando Marina provvedeva alla formazione di un battaglione su quattro compagnie, due nazionali e due di ascari, forza complessiva 722 uomini. Questo battaglione appena pronto veniva inviato a presidiare la linea interna. Il Comando Marina metteva quindi in formazione un secondo battaglione, riuscendo però a formare solo due compagnie, una di nazionali, una di ascari, forza complessiva 350 uomini.

« Oltre a queste forze è prevista la formazione di un battaglione costituito dagli elementi civili di Massaua e degli operai di Marimist.

« Le batterie c.a. non avevano in generale campo di tiro verso terra. Si è reso pertanto necessario lo spostamento di tre batterie, in posizioni che consentissero i più ampi settori di tiro verso l'interno. Venivano costruite due piazzuole per sistemarvi due mitragliere a.a. da 40/39 per impiego come armi anticarro. Veniva costituita una batteria autocarrata su 4 pezzi da 76/30 non potuti impiegare per le unità di dragaggio. Veniva impiantata su basamenti di calcestruzzo una batteria su tre pezzi da 76/40 recuperati dal disarmo della R. Cisterna *Niobe*.

« L'esame dei settori di tiro avendone dimostrata la necessità, veniva formata una sezione da 76/40, prelevando un pezzo dalla R. Vedetta *Biglieri* sulla quale veniva sostituito da un pezzo da 76/30 del rimorchiatore *S. Giorgio*, e un pezzo dalla R. Vedetta *Porto Corsini*.

« E' previsto, appena pronte le riparazioni, l'impianto sul fronte a terra di due pezzi da 120 ex Raheita in corso di riparazione.

« Risultandomi che alla R. Dogana di Massaua erano giacenti 12 pezzi da 75/22 di costruzione tedesca, destinati all'Afganistan, domandavo di esaminarne uno, e mi facevo inviare da Asmara del munizionamento da 75 dei tipi in uso nel nostro Esercito, per l'eventuale impiego di dette armi, che da prove precedentemente eseguite era ritenuto impossibile per eccessivo lasco del bossolo nella camera di caricamento. Marimist e Navalarmi eseguivano un esperimento, riportando a saldatura elettrica uno spessore di metallo nella camera di caricamento, e portando poi questa al diametro voluto con accurata operazione di tornitura. L'esperimento dava esito soddisfacente, ed allora veniva eseguita la lavorazione in serie sugli altri 11 pezzi. L'Alto Commissario degli Approvvigionamenti aveva dato l'autorizzazione della requisizione di essi. Il Comando dello Scacchiere Nord inviava il munizionamento sufficiente per due batterie su quattro pezzi ciascuna, che potevano essere armate dal personale disponibile in sede. Le due batterie sono già in linea.

« Gli altri quattro pezzi sono stati messi a disposizione del Comando Scacchiere Nord.

« Con questi provvedimenti si sono messi in linea 55 pezzi di artiglieria sul fronte a terra. A questi si possono aggiungere le batterie di Ras Garar e quella di Isola Verde, complessivamente 11 pezzi, che possono agire direttamente o indirettamente agli estremi nord e sud dello schieramento. L'impiego delle artiglierie è previsto principalmente per tiro diretto contro mezzi meccanizzati.

« Sulla linea di difesa più interna sono state sistemate nei centri di fuoco 11 mitragliere singole da 13, 2 da impiegare come armi anticarro. Ne è prevista la postazione protetta in calcestruzzo.

« Sono poi stati allestiti tre complessi binati da 13,2 su autocarro. Uno di questi è in accompagnamento della batteria autocarrata da 76/30 per difesa c.a. della stessa. Gli altri due sono disponibili per impiego c.a. in postazioni eventuali.

« Contemporaneamente alla costituzione del fronte a terra veniva provveduto al rafforzamento del fronte a mare. Si iniziava colla

costruzione di apprestamenti difensivi sulla costa di ponente dell'isola di Dilemmi, accessibile a bassa marea dalla penisola di Buri.

« Nella previsione di possibili tentativi di sbarco nell'isola Dahlach Chebir, con minaccia di scardinamento della difesa del Canale Sud di Massaua, veniva inviata sull'isola una compagnia di mitraglieri, fornita dal Comando Scacchiere Nord.

« Veniva quindi iniziato il lavoro per l'impianto sull'isola di Dur Gaam di una batteria da 120 costituita da un complesso binato recuperato da Ct *Nulla* e da un pezzo singolo della batteria ex Raheita.

« Veniva anche iniziato l'impianto sull'isola di Dehel di un'altra batteria da 120 con fronte verso il Canale Nord, su due complessi binati, destinati a sostituire quelli esistenti sulla R. N. *Eritrea*. I lavori potranno essere ultimati a Dur Gaam entro la prima decade di marzo, e a Dehel entro la seconda decade.

« La difesa passiva veniva completata con la posa di sbarramenti in modo da chiudere alcuni passi sorvegliati da batterie.

« La linea esterna di difesa sul fronte a terra veniva protetta in successivo tempo da un reticolato di filo spinato e da campi minati. Senonchè un esame più approfondito della sistemazione difensiva dimostrava che la linea esterna era troppo lontana da quella interna, e anzichè costituire un sistema si avevano due linee separate e quasi senza contatto. Si veniva pertanto alla determinazione di arretrare la linea di difesa esterna portandola a circa 800 metri in avanti a quella interna, e rafforzandola con un muro in calcestruzzo per difesa anticarro.

« Mentre si provvede per ora al rafforzamento della linea interna, la linea esterna già completata rimane a posto, e sarà gradualmente arretrata in seguito.

« Il Comando Scacchiere Nord, avendo constatato l'insufficiente forza di uomini di cui poteva disporre la difesa del fronte a terra, inviava a Massaua la 42^a Brigata coloniale, su tre battaglioni, di forza complessiva 2100 uomini. Si poteva così rafforzare il presidio della linea interna, avendo disponibile una massa di manovra per eventuali contrattacchi.

« Nell'eventualità che la base navale di Massaua possa divenire inutilizzabile per le unità, è stata disposta la costituzione di una base sussidiaria alle isole Dahlach, trasportando colà munizioni, combustibili, viveri, siluri, ecc. Per la base di Massaua è stata prevista la distruzione di tutto ciò che potrebbe utilmente essere impiegato dal

nemico, sia appartenente alla R. Marina che ad enti privati. Per i piroscafi qui rifugiati e che non possono essere allontanati è prevista la distruzione e l'affondamento, in posizioni opportune per ostruire l'ingresso dei porti di Dachilia, Massaua, e possibilmente della Baia Sud.

« I piroscafi dislocati al Gubbet, quando la posizione divenisse insostenibile, saranno affondati sul posto. Egual sorte seguiranno le unità ausiliarie, rimorchiatori, cisterne, ecc.

« Le unità di superficie cercheranno fino all'ultimo di infliggere danni al nemico, dopo di che si affonderanno nel luogo che le circostanze consentiranno. Le unità subacquee tenteranno l'uscita da Perim per raggiungere altre sedi, come da istruzioni ricevute.

« La costituzione della Flottiglia Mas che ha già otto unità pronte e due sambuchi con uri siluranti, e che potrà raggiungere 11 unità, consente un'azione sia offensiva fuori dell'arcipelago quando le condizioni del tempo lo permetteranno, sia un'azione difensiva nell'interno dell'arcipelago. Per facilitare questa sono stati costituiti depositi di carburante su alcune isole, in modo da rendere possibili i rifornimenti in località diverse da utilizzare a seconda delle circostanze.

« In complesso si è cercato di utilizzare tutti i mezzi possibili per rendere più efficiente sia la difesa che l'offesa, e anche se la Piazza di Massaua dovesse cedere dinanzi a forze preponderanti, questo non avverrà senza che sia stata esercitata la più strenua resistenza e siano inflitti i maggiori danni possibili al nemico.

Il Contrammiraglio
Comandante Superiore di Marina in A.O.I.
e della Piazza M.M. di Massaua
MARIO BONETTI » (1).

(1) Il 18 marzo Supermarina rispose col seguente messaggio:

« 42722 - Riferimento vostro foglio 363 S.R.P. approvo ed elogio vostra intensa ed oculata attività diretta utilizzare tutti mezzi costì disponibili per massima efficienza difesa Massaua. Sono sicuro che in caso di attacco Massaua opporrà la più strenua resistenza al nemico.

« (Destinatario Marisupao Massaua - per conoscenza Supercomando A.O.I. ».

« N. 463 S.R.P.

17 marzo 1941.

« Faccio seguito al mio foglio 363 S.R.P. in data 27 febbraio.

« Man mano che l'organizzazione della difesa di Massaua è andata progredendo si sono manifestate ulteriori necessità del fronte a terra alle quali è stato provveduto o si sta provvedendo.

« Decisa la costruzione del muro anticarro, sono state precisate tre funzioni principali da affidare alle artiglierie, e precisamente:

a) Alcune batterie, sistemate in posizioni nascoste e defilate, con il compito essenziale di eseguire tiro indiretto di interdizione, di distruzione e di controbatteria.

b) Altre batterie, poste in posizioni dominanti con il compito di agire, prevalentemente, con tiro diretto, contro i carri e le fanterie avanzanti verso le nostre linee.

c) Una catena di pezzi di piccolo calibro posti ad immediata difesa del muro anticarro col compito di battere d'infilata i vari tratti di muro.

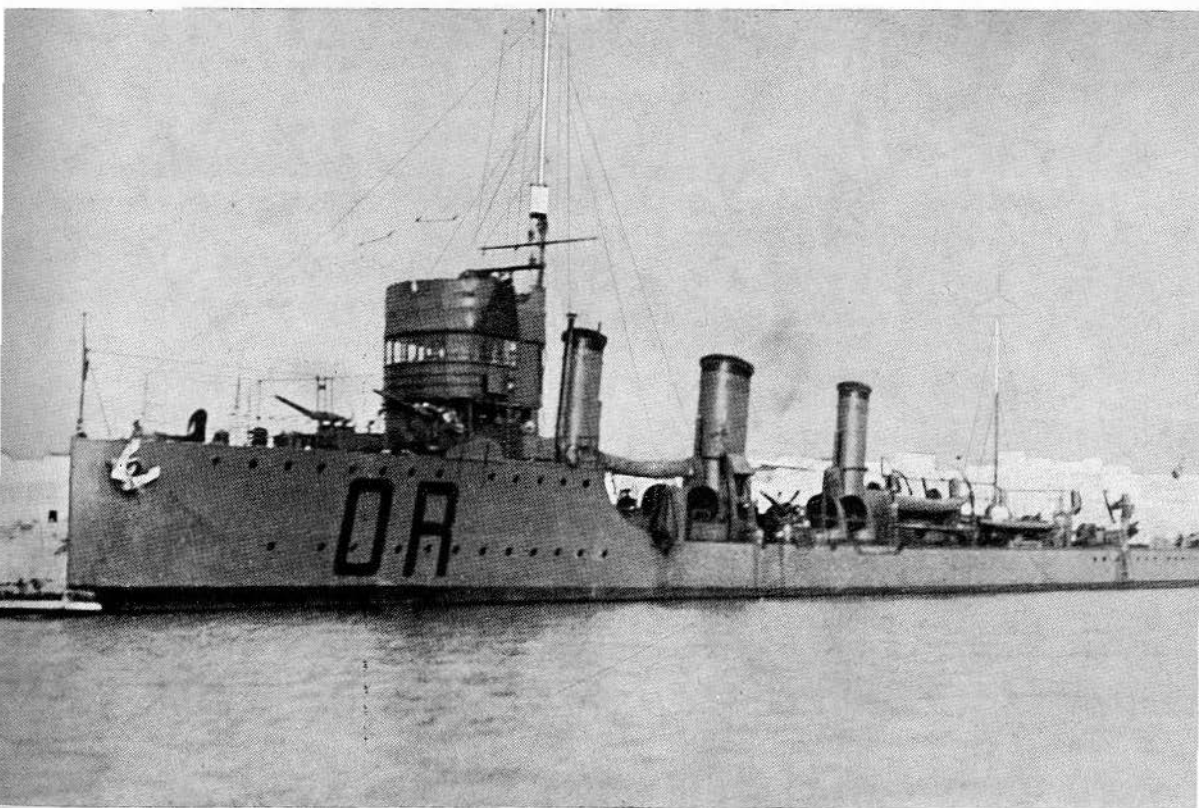
« Per realizzare efficacemente questo schieramento si è manifestata la necessità di portare sul fronte a terra altri pezzi di artiglieria prelevandoli da unità che verosimilmente non potrebbero concorrere nella difesa del fronte a mare.

« Sono stati pertanto sbarcati i tre pezzi della R. N. *Ostia* (2 da 102/35 ed 1 da 76/40), 2 dei 6 pezzi da 102/35 della R. T. *Orsini*, ed un pezzo da 76/40 del R. Rimorchiatore *Ausonia*.

« Constatato inoltre che i due pezzi da 76/30 sistemati sull'isola di Assarca avevano una funzione molto secondaria per la presenza, a difesa del Canale Sud, di due altre batterie da 120/45 e di una da 102/35, si provvedeva a smontare anche questi due 76/30 per portarli sul fronte a terra.

« Con l'aggiunta di un pezzo da 102/35 ex *Acerbi* non ancora utilizzato, e di un pezzo da 100/47 che era stato tenuto di riserva per i sommergibili, venivano in complesso messi a disposizione del fronte a terra altri 10 cannoni. E' in corso la postazione di questi pezzi, alcuni con funzione anticarro a difesa del muro che sta sorgendo, ed altri in batterie defilate.

« Lo schieramento di artiglieria è stato altresì rinforzato con lo spostamento a sud della batteria di 4 pezzi da 120 di Ras Arb. Essa si trovava molto fuori della cinta di difesa ed è stata pertanto trasportata in un punto della costa poco a nord della batteria di Ras



Torpediniera *Orsini*.



Garara, entro la linea di difesa, ed ha la possibilità di battere sia il fronte a mare che il fronte a terra.

« Il Comando Scacchiere Nord ha inviato un reparto di lanciafiamme munito di 6 apparecchi. Con i mezzi dell'Officina mista si sta esaminando la possibilità di costruire altri apparecchi simili.

« La costruzione del muro anticarro procede con una certa lentezza e finora sono pronti solo 800 metri. Nelle prossime settimane però la costruzione assumerà un ritmo più accelerato sia per la partecipazione di altra ditta più attrezzata delle altre, sia per il migliore attrezzamento che stanno realizzando le ditte già impegnate.

« Abbastanza celermente invece sta procedendo la sistemazione di campi minati e circa la metà di quelli previsti è già stata attivata.

« Nel complesso la difesa del fronte a terra di Massaua presenta ancora molte deficienze dovute sia al terreno, che offre pochissimi appigli naturali alla difesa, sia alla scarsità di truppe.

« Gli apprestamenti difensivi che sono in corso migliorano tuttavia di giorno in giorno la situazione. Se l'attacco nemico avvenisse non prima di 7 o 8 settimane la difesa sarebbe certamente in condizioni di opporre una ben dura resistenza, e di richiedere da parte dell'attaccante un impiego molto rilevante di mezzi e di truppe, ed il sacrificio di un'aliquota di tali mezzi.

« Se l'attacco avverrà prima di questo termine saranno egualmente sfruttati al massimo gli apprestamenti predisposti, in modo da infliggere all'attaccante i maggiori danni che le possibilità ci consentiranno.

Il Contrammiraglio
Comandante Superiore di Marina in A.O.I.
e della Piazza M. M. di Massaua
MARIO BONETTI ».

4. - L'INVESTIMENTO E LA CADUTA DI MASSAUA.

Fu la seconda ipotesi quella che si verificò: l'attacco avvenne molto prima di sette settimane.

Iniziato l'investimento di Cheren, le pattuglie ed i piccoli posti lungo la fascia costiera vennero gradualmente ritirati davanti all'affluire di forze nemiche da nord. Venne mantenuta la linea di sorveglianza all'altezza della stretta del Lebca ed il personale ad essa

destinato svolse il suo compito in maniera veramente ammirevole, secondo quanto riferisce l'ammiraglio Bonetti nella sua relazione al ritorno dalla prigionia, particolarmente ricordando l'opera di un sottufficiale dell'Esercito appartenente al battaglione costiero e di un sottufficiale r.t. della Marina, capo posto della stazione di avvistamento di Scebi, i quali tenevano l'Ammiraglio continuamente informato dei movimenti delle truppe inglesi, che in un primo momento sembrava si stessero attestando sul Lebca per poi scendere a Massaua lungo il Lebca stesso e per la pista di Scebi. Invece quelle truppe concorsero anche da quella parte all'investimento di Cheren, limitandosi a mandare ogni tanto qualche camionetta sostenuta da autoblindate o carri armati in perlustrazione verso sud. Le notizie che giungevano permisero di far collocare alcune mine sui percorsi di quei mezzi perlustratori e qualcuno di essi saltò.

Il contegno prudente di quelle forze a nord induceva a credere che fin quando Cheren resisteva non sarebbe stato tentato l'investimento di Massaua; ed a tal proposito l'ammiraglio Bonetti così telegrafò il 25 marzo all'Ufficio Marina presso il Comando Superiore FF. AA. in Addis Abeba:

« Prego sottoporre superiore considerazione mio punto di vista su attuale situazione. Finchè Cheren resiste prevedibilmente Massaua non sarà investita. Pertanto è necessario fare ogni sforzo inviando tutti possibili aiuti conservazione baluardo settentrionale Eritrea e conseguentemente punto contatto con Mar Rosso indispensabile qualsiasi eventuale futura azione riaffermare dominio Impero. Prolungata resistenza Cheren può mettere Massaua condizioni resistere lungamente purchè approvvigionata tempestivamente viveri et eventualmente rinforzata uomini ».

Questa fiducia nella possibile ulteriore resistenza di Cheren era incoraggiante a proseguire alacrememente negli apprestamenti difensivi.

Fu proprio in questo periodo che fu messa in linea la gran maggioranza di quella settantina di bocche da fuoco di cui è detto nelle lettere precedentemente riportate; pezzi quasi tutti navali e quindi, purtroppo, a sistemazione fissa, a punteria diretta, a traiettoria tesa, e facilmente individuabili perchè scoperti.

Il Duca d'Aosta, essendosi recato a Cheren per visitarne le posizioni, fece una visita anche a Massaua ed ispezionò i lavori in corso, per i quali esprime il suo vivo compiacimento.

Assai più acutamente del solito si sentì in quel periodo la mancanza dell'appoggio aereo, sia per l'esplorazione terrestre e marittima, sia per la difesa contro le incursioni nemiche, sempre più frequenti. Il 20 febbraio, dopo numerosi attacchi nemici sui vari aeroporti della Colonia, un certo numero di apparecchi fu mandato all'aeroporto di Massaua; ma subito dopo il loro arrivo un'incursione nemica li danneggiò quasi tutti. Il giorno seguente una squadriglia di 7 Hurricane, giunta sul campo a volo radente, mitragliò e spezzonò le aviorimesse incendiandone la maggior parte. Un apparecchio venne abbattuto in fiamme dal tiro di una mitragliera da 13,2.

Dalla relazione dell'ammiraglio Bonetti trascriviamo interamente gli ultimi avvenimenti:

« Nella terza decade di marzo la situazione a Cheren si fa sempre più difficile. Le truppe che difendono quelle posizioni sono in linea da circa 60 giorni durante i quali hanno sempre combattuto, senza riposo. I battaglioni sono ridotti a poche centinaia di uomini, taluno a 150. Il giorno 25 marzo ricevo ordine di far partire subito per l'altopiano il 35° battaglione della 42ª brigata. Il 28 le linee di difesa di Cheren cedono e le truppe si ritirano su Adi Teclesan per tentare un'ulteriore resistenza.

« Ricevo ordine di far partire un altro battaglione, e parte il 101°.

« Il 29 ricevo ordine di far partire anche l'ultimo battaglione, il 111°, col Comando della Brigata.

« Il Comando Marina riesce ad armare ancora una compagnia di nazionali ed una di ascari. Viene armato e mandato in linea anche l'equipaggio del *Leone*, rientrato a Massaua dopo il naufragio.

« Il mattino del 31 marzo l'Ecc. Frusci mi telefona da Asmara che ogni speranza di trattenere il nemico ad Adi Teclesan è perduta. Egli si ritira verso l'interno.

« Domando quali provvedimenti ha preso per Massaua: mi risponde che ha provveduto a far ripiegare su Massaua truppe che erano a Cheren e altre che erano a Ghinda; verranno i generali Tessitore, Bergonzi, Carnimeo, con tutta la truppa che potranno riunire.

« Domando su quanta gente potrò contare: mi risponde da otto a diecimila uomini. "E per i viveri?" — "Verranno anche quelli".

« Nel pomeriggio cominciano ad affluire a Massaua ufficiali dei vari corpi, senza truppa. Sono presi provvedimenti per dar loro alloggio e vitto.

« Verso mezzogiorno del 1° aprile giunge il generale Carnimeo, con alcuni ufficiali. Nelle prime ore del pomeriggio giunge il generale Tessitore col suo Stato Maggiore.

« Secondo informazioni delle pattuglie avanzate che stanno ripiegando, colonne nemiche in forze notevoli dirigono su Massaua dalla stretta del Lebca e lungo la fascia costiera.

« Durante la giornata e nella notte arrivano a Massaua, provenienti da Asmara, truppe nazionali ed indigene. Molti giungono a piedi e sono mandati loro incontro tutti gli autocarri disponibili per facilitarne l'arrivo. Si tratta di residui di reparti vari, stanchi, demoralizzati; molti giungono disarmati perchè ad Asmara sono state tolte loro le armi. I nazionali sono laceri e mal nutriti. Gli indigeni, Amhara, non danno molto affidamento. Molti dei nazionali giunti sono conducenti di autocarri, ordinanze, personale dei servizi.

« Il mattino dell'1 gli Inglesi entrano in Asmara. »

« Il mattino del 2 il Comando inglese da Asmara domanda di comunicare con me attraverso la linea telefonica della SEDAO rimasta in funzione. Mando il mio capo di Stato Maggiore, comandante Beretta, al quale vien detto che il Comando inglese è a conoscenza dei miei intendimenti di inutilizzare il porto e affondare i piroscafi. Poichè questo porterebbe notevoli difficoltà per l'approvvigionamento della popolazione civile di Asmara e della Colonia, nell'interesse di questa, e non potendo comunicare con S.A.R. il Vicerè, mi domanda di non mettere in esecuzione i miei programmi, e di consegnare la città.

« Faccio rispondere che io non posso nè intendo modificare gli ordini avuti e le disposizioni prese; posso però comunicare la loro richiesta a S.A.R. il Vicerè, col quale sono in comunicazione. La risposta è di eseguire integralmente gli ordini ed i programmi prestabiliti, senza tener conto delle minacce inglesi.

« Tale parere è confermato da Supermarina Roma (1).

« Con la stessa linea comunico l'ulteriore risposta al Comando inglese.

(1) Da Marisupao a Supermarina: (ore 18.20 del 2 aprile 1941).

« 85201 - Comando inglese Asmara prospettami affondamento piroscafi et distruzione impianti portuali pregiudicherebbe rifornimenti vettovagliamento popolazione civile di cui non assumerebbe successiva responsabilità. Richiedo disposizioni Supercomando. Prospetto eseguire affondamento piroscafi evitando inutilizzazione porto mercantile. Prego comunicare disposizioni vostre anche Supercomando ».

« Nelle tarde ore del pomeriggio giungono gli ultimi reparti comandati dal generale Bergonzi. Complessivamente sono giunti a Massaua:

| | | |
|--|-------|-------|
| 11° btg. Granatieri | circa | 450 |
| Btg. Alpini Ambauork | » | 210 |
| Btg. CC. NN. Seniore Belloni | » | 250 |
| Bersaglieri | » | 50 |
| Compagnia genieri | » | 200 |
| Gruppo 65/17 | » | 40 |
| Battaglioni Amara | » | 1.100 |

« Il generale Tessitore offre la sua collaborazione per la riorganizzazione delle truppe giunte e mette a disposizione ufficiali per meglio inquadrare le compagnie marinai e le nuove batterie.

« Il generale Bergonzi ha l'incarico di intendente e fa il censimento dei viveri e delle munizioni affluite, invero in quantità molto esigua. I soli viveri che sono giunti a Massaua per il R. Esercito consistono in un vagone di sacchi di farina che il generale Tessitore fece attaccare all'ultimo treno che raggiunse Massaua.

« Il generale Carnimeo è incaricato di prendere le disposizioni per mantenere l'ordine pubblico in città; questa è divisa in settori, ad ognuno dei quali è preposto un colonnello.

« Al colonnello di fanteria Olivetti è affidato il comando del fronte a terra.

« Non appena la notizia della rottura delle linee ad Adi Teclasan giunge a Massaua, il personale della SICELP abbandona il lavoro...

« Le ditte RAMA e Focanti continuano invece fino a che le truppe inglesi si presentano in forze davanti Massaua. Ciò avviene nella giornata del 3 aprile.

« Alle 16.15 le nostre batterie del Settore Nord aprono il fuoco su concentramenti di truppe e di automezzi che affluiscono nella zona di Emberemi. Qualche automezzo salta sui nostri campi minati. Vengono iniziati tiri di controbatteria da parte inglese, i quali cominciano ad inquadrare le nostre batterie producendo danni al

(Ore 7.55 del 3 aprile).

« 68143. - Riferimento mio telegramma 85201. S.A.R. il Vicerè ha confermato ordine affondamenti et distruzioni senza preoccuparsi minacce inglesi ».

Da Supermarina a Marisupao: (ore 12.35 del 3 aprile).

« 31425. - Riferimento vostro 68143 odierno Stamage informato condivide parere Supercomando A.O.I. ».

materiale e pochi danni alle persone. Attività aerea scarsa, limitata a ricognizioni ad alta quota e ad osservazione del tiro. Durante la notte dal 3 al 4 una squadra di Marigenimil con un ufficiale viene mandata ad ultimare una piazzuola da 76/40 non ultimata dall'impresa. Nella mattinata successiva viene montato il pezzo, che può così entrare in azione. Durante la notte gli armaroli delle officine lavorano in continuazione nelle batterie per riparare i pezzi danneggiati. Nel pomeriggio il generale Tessitore col suo Stato Maggiore viene ad alloggiare a Marisupao per essere più a contatto col Comando della Piazza.

« Il lavoro di costruzione del muro, pur avendo progredito abbastanza rapidamente, non è ultimato e non ha consentito la disposizione completa della nuova linea di difesa. Aperture di qualche chilometro rimangono nei Settori NW e Ovest, ed anche nel Settore Sud. Data ormai l'impossibilità di salvare il naviglio ne ordino l'affondamento. Sono pure distrutti i bacini galleggianti ed i pontoni-grue. Le officine e gli impianti statali e privati, meno quelli di maggiore interesse pubblico, sono inutilizzati. Viene eseguita una interruzione della rotabile nella zona delle colline di Dogali; con l'esplosione di questa viene interrotto anche l'acquedotto. Per l'approvvigionamento idrico già in precedenza era stato aumentato il rendimento di quello di Moncullo. Faccio conservare due motocisterne per l'eventuale rifornimento delle isole.

« Prosegue la distruzione di tutti i documenti del Comando Superiore di Marina e Comandi dipendenti.

« All'alba del 4 aprile riprende il cannoneggiamento sui Settori Nord ed Ovest, con inquadramento sempre più preciso delle nostre batterie, cui concorre l'opera dell'aviazione. Le nostre batterie di più lunga portata cercano di fare fuoco di controbatteria, ma non possono eseguire tiro curvo e sono facilmente individuate e battute.

« Durante la notte, intenso lavoro di riparazione ai pezzi danneggiati. Il fuoco riprende intenso all'alba del 5 da ambo le parti. Il numero delle bocche da fuoco del nemico è sensibilmente aumentato.

« Nel pomeriggio si presenta alle nostre linee, sulla strada di Moncullo, un'autovettura inglese con bandiera parlamentare, per conferire col Comando della Piazza. I parlamentari vengono accompagnati bendati nel mio ufficio. Sono un maggiore ed un tenente; quest'ultimo parla un po' l'italiano, ma il colloquio si svolge in inglese.

« Mi dicono di essere mandati dal loro generale per informarmi che i loro mezzi aumentano di ora in ora, mentre noi non abbiamo nessuna possibilità di migliorare la nostra situazione. Pertanto, per evitare inutile spargimento di sangue ed ulteriori danneggiamenti, domanda che la città sia consegnata.

« Dico loro che la mia risposta è senz'altro *no*; posso però prospettare la loro proposta al mio Governo; ma vorrei sapere anche quali sarebbero le loro condizioni.

« Mi rispondono che non hanno la facoltà di proporle, e che devono interpellare il loro Comando. Viene stabilito che intanto venga sospeso il fuoco e che saranno interrotte le azioni di pattuglia finchè non giunga risposta dal Governo italiano.

« I parlamentari si ripresentano alle 00.30 portando le condizioni, che sono quelle comprese nell'*allegato n. 1* (1). Nel frattempo ho fatto un telegramma al Ministero della Marina, informando della proposta avuta, della mia risposta, delle condizioni delle truppe, e della scarsità dei viveri.

« Le condizioni sono quelle di una resa a discrezione. Faccio notare ai parlamentari questo fatto, aggiungendo che nella lettera del generale Heath è detto che è disposto ad accettare la resa di Massaua; ora, non si tratta di accettare da parte sua una resa che non è mai stata da me proposta; che le condizioni sono da me considerate inaccettabili; che in ogni modo l'affondamento dei piroscafi, e l'inutilizzazione degli impianti portuali hanno già avuto corso; per quanto riguarda i campi di mine marittimi, tutti i documenti relativi sono stati già distrutti.

« Gli ufficiali inglesi mi dicono che avrei potuto presentare delle controproposte. Rispondo che comunicherò la mia risposta quando avrò avuto le comunicazioni richieste al mio Governo.

« Il mattino del 6 ricevo un teledispaccio di Supermarina Roma: "La consegna è una sola: resistere ad oltranza". La trasmetto al Comando inglese a mezzo di un ufficiale parlamentare (*allegato*

(1) Le condizioni erano le seguenti:

« Nessun danneggiamento alle navi ed alle installazioni portuali. Tutto il personale militare disarmato e prigioniero di guerra. Consegna di tutte le armi, munizioni, materiali, dotazioni provviste di ogni genere. Rivelazione di tutti i campi di mine terrestri e marittimi e concorso alla loro rimozione o distruzione. Amministrazione civile e popolazione rimangano in funzione. Banche chiuse e consegnate intatte. - Firmato: Generale V. A. HEATH ».

n. 2) (1). Egli mi riferisce che il generale nel ricevere la risposta ha detto: *"I am sorry, very sorry, but I understand"*.

« Riprende senz'altro il cannoneggiamento dalle due parti, continuo e violento. Consueti danni al materiale, riparati durante la notte. Le batterie da 120 di Ras Garara obbligano le forze nemiche provenienti da Emberemi a mantenersi lontane.

« La stazione di vedetta di Difnein segnala movimento di piroscafi, rimorchiatori e galleggianti che da nord dirigono verso Mersa Cuba. Mando due Mas a Dehel perchè nella notte cerchino di agire contro le unità nemiche. I Mas avvistano un incrociatore e lanciano contro di esso quattro siluri, ma senza risultato.

« Il cannoneggiamento ha una breve sosta durante la notte, durante la quale si ha invece vivace azione di pattuglie. Alcune nostre non rientrano, presumibilmente catturate dal nemico.

« All'alba del 7 il cannoneggiamento riprende dalle due parti, e un gruppo di ascari del battaglione costiero, che presidiano uno dei capisaldi, abbandona il posto; viene sostituito da nazionali.

« Gli ascari della Marina risentono in misura molto limitata del fenomeno della defezione. Le nostre batterie sono ormai perfettamente inquadrare e sottoposte ad intenso fuoco nemico che produce notevoli danni. La batteria da 120 di Monte Umberto, sulla quale il fuoco è continuo, è inutilizzata e può essere riparata solo durante la notte. Data la poca fiducia che si può riporre sui battaglioni amhara, viene deciso di scioglierli; essi ricevono ciascuno un muletto e una somma di denaro; disarmati vengono accompagnati a gruppi al posto di blocco verso Archico e di qui fatti uscire alla spicciolata.

« Dall'esame della disponibilità dei viveri risulta quanto segue: le truppe del R. Esercito, che richiedono 3500 razioni giornaliere, pur tenendo conto della diminuzione per il licenziamento degli ascari, hanno solamente tre o quattro giorni di viveri; la R. Marina può contare per i generi principali su un mese; per altri generi (caffè, zucchero, olio) ha una disponibilità maggiore. Mettendo le risorse in comune si può contare al massimo su 20 giorni di viveri.

(1) L'allegato 2 è il seguente:

« Al Generale Comandante le Forze inglesi.

« Esaminate le vostre proposte e sentito il parere del mio Governo, vi comunico che la Piazza di Massaua non si arrende e resisterà ad oltranza. - Il Contrammiraglio Comandante la Piazza M.M. di Massaua: MARIO BONETTI ».

Le truppe affluite, riorganizzate, armate, finchè è stato possibile, avendo mangiato regolarmente e preso qualche giorno di riposo, hanno ripreso una certa consistenza.

« Nel pomeriggio alcune granate inglesi di cannoni a lunga portata raggiungono Abd el Kader, tra Marimist e Marisupao.

« Nella notte mando nuovamente due Mas nel Canale Nord; essi avvistano un incrociatore di tipo che non possono ben definire e lo attaccano. Il Mas 213 comandato dal G.M. Valenza si porta all'attacco e lancia i suoi siluri, colpendo con uno di essi l'incrociatore a circa 2/3 dalla prua. L'incrociatore risulta essere il *Capetown*.

« Alle 03.30 circa del mattino dell'8 aprile, dopo una breve sosta, il cannoneggiamento riprende violentissimo. Lo schieramento di artiglierie inglesi deve essere imponente; approfittando delle gibbosità del terreno essi possono battere le nostre postazioni senza possibilità da parte nostra di controbatterli.

Gli aerei identificano anche le batterie più interne, che sono subito inquadrare dal tiro avversario. La batteria autocarrata, che eseguiva un efficace tiro di controbatteria da postazioni defilate, viene anch'essa identificata e sottoposta a violento fuoco di artiglieria ed a bombardamento aereo, che la inutilizzano.

« Sul fronte Nord, verso Embereni, il movimento di automezzi e carri armati è rilevante; attiva anche l'azione di pattuglie che tentano infiltrarsi nelle nostre linee. Le batterie di ex Ras Arb, ridotta a due pezzi, e di Ras Garara fanno un fuoco intensissimo, prendendo sotto il loro tiro i carri e le truppe che subiscono visibili danni. Le nostre truppe contrastano l'azione delle pattuglie nemiche catturando prigionieri del reggimento Sussex, complessivamente circa 40, alcuni incolumi, altri feriti; tra essi alcuni ufficiali, di cui due feriti. Una parte dei prigionieri sono stati catturati e portati al Comando quando in altre zone già il nemico era entrato nelle linee di difesa.

« Alcune posizioni cadute in mano al nemico vengono rioccupate dai nostri con arditi contrattacchi: sono in questo settore il gruppo mobilitato della Guardia di Finanza ed i residui dell'11° reggimento Granatieri i quali gareggiano per impeto e decisione. Sul Settore Ovest fin dalle prime ore del mattino il nemico occupa Quota Segnale. Una compagnia di ascari marinai va all'attacco per riprendere la posizione: riesce a portarsi sul ciglione di levante, ma non può avanzare essendo la sommità battuta dal fuoco nemico. Le

nostre artiglierie la battono pure, per impedire che il nemico possa valersene.

«Le notizie del fronte a terra giungono sempre più frammentarie per l'interruzione delle linee telefoniche. Mi viene comunicato per r.t. che molte delle nostre artiglierie sono state inutilizzate dal fuoco nemico. La linea è rotta in più punti, e carri armati penetrano da varie parti, fino a poca distanza dalla batteria Dux (da 102) presso la Missione svedese. Nel Settore Nord, sulla fascia costiera, i nostri contrattaccano sempre, ma non riescono a riprendere tutte le posizioni. La Guardia di Finanza si porta molto bene.

«Essendo stata rotta la linea in più punti, le nostre posizioni cominciano ad essere aggirate. Comunico al Comando del Fronte a terra che qualora ritenga impossibile la resistenza faccia saltare le artiglierie ancora valide, e riunisca la gente per farla ritirare verso la città.

«Fino a circa le 9 del mattino è stato possibile mantenere il collegamento R.T. con Roma, dandomi la possibilità di tenere il Ministero della Marina al corrente della situazione. Dopo tale ora le nostre trasmissioni non sono più ricevute: Roma chiama ed è sentita, ma non si può stabilire il collegamento. Dispongo allora per l'inutilizzazione della stazione r.t. e l'abbattimento delle antenne a traliccio. Faccio quindi procedere alla distruzione dei pochi cifrari che avevo conservato sino allora.

«Poco dopo le 14, avendo avuto notizia che truppe nemiche sono già nella zona dell'abitato e possono giungere da un momento all'altro al Comando, ordino l'ammaina bandiera.

«Vengono resi gli onori con picchetto e tromba. La bandiera e l'insegna di contrammiraglio, pure ammainata, sono poi distrutte col fuoco. Faccio abbattere anche l'asta, perchè la bandiera nemica non sia alzata dove hanno sventolato la bandiera italiana e la mia insegna.

«Poco dopo l'abbattimento dell'asta della bandiera giungono alcuni ufficiali inglesi con automezzi, accompagnati dal maggiore Guerrieri della P.A.I. Domandano da bere, e sono accompagnati al Circolo Ufficiali. Domandano anche da mangiare e faccio rispondere che "questo non è un albergo". Giungono in seguito numerosi automezzi con ufficiali ed uomini della Legione Straniera; tra questi vi è un certo numero di Italiani. Prima ancora di giungere al Comando erano passati dall'autoreparto, dove avevano prelevato due vetture Fiat 1100.

« Si presenta a me un colonnello, piccolo di statura, zoppicante. Mi dice: — rendo omaggio al valore sfortunato: avete combattuto senza avere nessuna speranza.

« Lo ringrazio e gli confermo che non avrei mai ceduto senza combattere.

« L'*Orsini*, che aveva agito dal mare contro il nemico a nord di Embereni, dopo aver sostenuto l'attacco di un aereo, si affonda nello specchio d'acqua davanti a Marisupao.

« Si vedono saltare molti depositi munizioni delle batterie ».

Oltre alla torpediniera *Orsini*, della quale riparleremo tra poco, furono affondate tutte le altre navi da guerra e mercantili, italiane e germaniche, presenti a Massaua: posamine *Ostia*, cannoniere *Porto Corsini* e *G. Biglieri*, rimorchiatori *Ausonia*, *Porto Venere*, *Malamocco*, *Panaria* (questi ultimi quattro all'isola Dahlach Chebir); delle navi mercantili diamo i nomi insieme con altre notizie nell'appendice n. 1.

Tutti gli affondamenti, che ebbero inizio nella notte dal 3 al 4 aprile e che all'atto dell'occupazione nemica erano completati, furono eseguiti in diversi punti del porto mercantile, all'entrata del porto militare e nella baia Sud di Massaua, in modo da rendere tali zone inutilizzabili per lungo tempo. Circa un terzo delle navi mercantili nazionali furono affondate all'isola Dahlach Chebir, ove erano all'ancora.

Furono inoltre affondati, insieme con l'inutilizzazione di tutte le attrezzature portuali, pontoni, chiatte, pirobarche, etc.

Rimase in efficienza la motonave *Ramb IV*, adattata a nave ospedale, e furono lasciate a galla due piccole cisterne, alcuni rimorchiatori e alcune bettoline che furono caricate di rifornimenti vari da inviare alle isole Dahlach in previsione che quelle potessero ulteriormente resistere.

5. - ULTIMA AZIONE E FINE DELL'*Orsini*.

La torpediniera *Orsini*, come abbiamo detto nel capitolo I, dipendeva dal Comando Marina di Massaua (capitano di fregata De Fraia) insieme con la gemella *Acerbi* che era stata colpita il 6 agosto 1940 da bombe durante un attacco aereo su Massaua e, danneggiata irreparabilmente, era stata disarmata.

Dopo nove mesi durante i quali fu impiegata soltanto per poche e brevi missioni costiere, l'*Orsini* ebbe tuttavia sorte meno triste di quella dei cacciatorpediniere: prima di essere affondata dal suo equipaggio, questa torpediniera concorse infatti con i suoi cannoni all'estrema difesa di Massaua e riuscì ad infliggere danni al nemico.

Fin dal giorno 5 aprile l'ammiraglio Bonetti aveva ordinato all'*Orsini* (tenente di vascello Valente) di uscire in rada, archivio segreto già distrutto, e tenersi costantemente pronta a muovere per eseguire azioni di bombardamento sulle truppe nemiche. L'unità agì a tale scopo nel pomeriggio del 7 aprile e ripeté l'operazione all'alba dell'8 contro truppe nei pressi di Embereni, circa 20 km a nord di Massaua.

Dal rapporto della Commissione d'inchiesta riportiamo quanto concerne tale azione e la successiva fine della torpediniera:

« Nella sua relazione fatta al termine della prigionia l'allora comandante dell'*Orsini*, tenente di vascello in s.p.c. Valente Giulio scrive in data 26 aprile 1946: « Alla sera del giorno 7 uscii dalla rada per eseguire, all'ordine, un'azione di bombardamento contro truppe inglesi che premevano a nord di Massaua; altra simile azione eseguii all'alba del giorno 8. L'armamento di artiglieria della torpediniera era stato ridotto di due pezzi da 102/35, mandati alle isole Dahlach. Alle ore 12 circa ogni azione di fuoco cessava sull'intera fronte; a me non giungevano nè nuovi ordini nè nuove comunicazioni. Alle 12.25 circa fui bombardato da un aereo nemico contro il quale rivolsi la superstita mitragliera efficiente. Alle 12.40, avendo osservato che la bandiera nazionale già innalzata sul Comando Superiore non sventolava più, compresi che la base era caduta e quindi, conformemente agli ordini perentori ricevuti, ordinai di affondare la nave dopo aver fatto sbarcare l'equipaggio con mezzi di salvataggio. La nave in quel momento era sui fondali di metri 27, ottocento metri a levante della penisola di Abd el Kader, all'altezza del pontile del Comando. La lasciai per ultimo insieme col direttore di macchina capitano D.M. Bancalà Eliseo ed altri due sottufficiali. Con costoro raggiunsi un molo di Massaua dove all'equipaggio ivi riunito rivolsi parole di circostanza ».

« Nei riguardi dell'impiego della torpediniera *Orsini* a profitto della difesa della base, il capitano di corvetta Pouchain al ritorno dalla prigionia scrisse nella sua relazione datata Taranto 18 gennaio 1945: « La torpediniera *Orsini* dopo aver eseguito due azioni

di bombardamento sulle posizioni nemiche attorno ad Embereni, portate a termine puntualmente ed energicamente malgrado i continui e violenti attacchi aerei che causarono perdite fra l'equipaggio, si autoaffondò d'ordine di Marisupao poco dopo la cessazione della resistenza, attaccata fino all'ultimo dall'aviazione nemica. Seppi personalmente da un ufficiale dell'Esercito inglese che mi scortò ad Asmara il giorno 9, che la precisione e l'efficacia del tiro della nostra torpediniera avevano posto in fuga i reparti nemici accampati ad Embereni e danneggiati seriamente gli automezzi ivi concentrati ».

« La torpediniera *Orsini* fu dunque fatta affondare aprendo i kingston e rompendo alcuni tubi di macchina. Fu escluso l'impiego di ordigni esplosivi data la vicinanza della nave ospedale *Ramb IV* e dell'ospedale a terra. La nave si immerse dapprima lentamente; sbandò poi alquanto sulla dritta quando entrò acqua dagli hublots inferiori, quindi alzò la prora e si infilò con la poppa in circa 27 metri di fondo.

« Il Comando si loda del comportamento degli ufficiali e di tutto l'equipaggio.

« In relazione a quanto precede la Commissione ritiene che il tenente di vascello Valente, quale comandante della torpediniera *Orsini*, abbia ottemperato lodevolmente ai suoi doveri anche nella dolorosa circostanza in cui, dopo la caduta di Massaua, in base ad ordini scritti precedentemente ricevuti dovette procedere all'affondamento della sua nave il giorno 8 aprile 1941. Tutto il suo personale si comportò con serenità e fredda rassegnazione ».

6. - LE ISOLE DAHLACH.

Un prolungamento della resistenza da parte delle Dahlach in caso di caduta di Massaua era previsto dalle direttive dell'ammiraglio Bonetti, nella considerazione che tale resistenza avrebbe ostacolato il libero movimento del naviglio nemico nei canali ed impedito la rimozione degli sbarramenti.

Al momento opportuno l'Ammiraglio dispose per l'attuazione di quelle direttive: il mattino dell'8 aprile, poche ore prima della caduta di Massaua, fece partire quei rimorchiatori e quelle bettoline che erano state lasciate appositamente a galla ed inviò questo convoglio a Nocra, che era considerata il capoluogo dell'arcipelago, al comando del capitano di corvetta Pierantoni, comandante in secon-

da del Comando Marina di Massaua, il quale avrebbe assunto colà anche il comando della difesa dell'arcipelago stesso.

Le batterie delle Dahlach erano comandate da ufficiali di Marina ed erano collegate tra loro con radiosegnalatore. A Nocra vi era stazione r.t. L'organismo per la difesa dei passi e degli sbarramenti era abbastanza consistente; però nel Canale Nord la difesa era assicurata soltanto dall'incrociarsi del fuoco delle batterie delle isole Dehel e Dur Gaam con quello delle artiglierie della costa e pertanto, se queste ultime fossero venute a mancare, il Canale non sarebbe stato battuto in tutta la sua larghezza. E fu questa la circostanza che purtroppo si verificò.

Non mancavano alle Dahlach, per una resistenza discretamente lunga, nè ordini, nè organizzazione, nè mezzi, nè uomini preparati; venne però a mancare l'occasione di attuare tale resistenza. Infatti, una volta occupata la costa dal nemico, le isole non rappresentarono più nè un ostacolo nè un pericolo alla navigazione. D'altra parte il traffico per e da Massaua, appoggiato quasi esclusivamente a Porto Sudan, passava essenzialmente per il Canale Nord. In definitiva, eliminate le batterie postate in costa, e potendo il traffico seguire rotte costiere preventivamente dragate, i canali fra le isole non servivano.

Il nemico non aveva quindi alcun motivo di intraprendere azioni militari contro le Dahlach; gli era sufficiente limitarsi a salutarie ricognizioni aeree, magari con lancio di qualche bomba o con qualche mitragliamento, e attendere che le isole cadessero per esaurimento di viveri e di acqua.

Tale eventualità fu del resto prevista anche dai comandanti delle batterie, tra i quali il tenente di vascello Signorini che aveva il comando delle opere dell'isola Dehel e dalla cui relazione al rimpatrio dalla prigionia riteniamo interessante riportare il brano seguente:

« Nei giorni che seguirono la caduta di Massaua, Difnein e Sheik-el-Abù segnarono attività di dragamine sotto costa lungo il Canale Nord, e di piroscafi che sempre nella stessa zona dei giorni precedenti compivano operazioni di imbarco e sbarco.

« Da Dehel i dragamine segnalati furono a volte per alcuni minuti scarsamente visibili all'orizzonte in direzione WSW, difficilmente telemetrabili, e comunque a distanza superiore ai 20.000 metri, e fuori della portata visiva dei pezzi.

« Pochi giorni dopo ebbe inizio un traffico abbastanza frequente di piroscafi da e per Massaua, quasi sempre con scorta di una o due navi da guerra. Generalmente si trattava di piccoli convogli di due, tre o quattro piroscafi naviganti a grande distanza tra loro e scortati da un paio di piccole navi da guerra a un fumaiolo, di sagoma simile ai nostri *Lepanto*, che giudicai grossi dragamine o cannoniere del tipo *Bridgewater* o simili. La distanza minima a cui queste navi passavano dalla batteria "Eritrea", che era la più avanzata, era sempre compresa tra i 21.000 ed i 22.000 metri in direzione WSW corrispondente alla secca "Oreste".

« Il nemico aveva via libera per Massaua lungo una rotta costiera dragata passante presumibilmente all'interno della secca "Oreste" fuori della gettata delle artiglierie delle isole.

« Mi formai da ciò la convinzione che difficilmente il nemico avrebbe intrapreso rischiose operazioni navali per la cattura o la neutralizzazione delle batterie delle isole, la cui presenza non disturbava il suo traffico, ma avrebbe piuttosto atteso di prenderle per fame.

« Nella triste constatazione della mia attuale impotenza e senza molta speranza di poter avere occasioni di operare, ero purtuttavia deciso a rimanere sull'isola il più a lungo possibile sino a che me lo permettesse la scorta dei viveri e dipendentemente dai rifornimenti che mi fossero inviati da Nocra ».

Invece a Nocra il comandante Pierantoni apprezzò la situazione in maniera molto diversa. Dopo aver ordinato, il 14 aprile, lo sgombero di alcune isole minori concentrando il personale a Nocra o su altre isole più grandi, il 16 aprile il comandante Pierantoni ordinò a tutte le isole di inutilizzare le batterie e cessare qualunque atteggiamento offensivo.

Data la rinunzia da parte inglese a qualsiasi operazione contro le Dahlach, l'inutilizzazione delle batterie delle isole non ebbe praticamente dannose conseguenze.

Il 19 aprile le isole ebbero ordine di lasciare libero il personale indigeno che a mezzo di sambuchi doveva essere inviato a Nocra o direttamente sulla costa. Gli ascari furono nella quasi totalità fedeli e disciplinati fino all'ultimo momento; parecchi si separarono dai nostri con manifesta costernazione ed esprimendo l'augurio di rivedere presto la bandiera italiana in Eritrea. Ciascuno fu munito di

dichiarazione del servizio prestato e della data fino alla quale aveva ricevuto la paga dall'amministrazione italiana.

Infine da Nocra fu inviato a Massaua un ufficiale in veste di parlamentare per trattare la consegna delle isole. Il Comando inglese inviò un dragamine a Nocra per il trasporto del personale a Massaua, ed un altro a compiere il giro delle isole allo stesso scopo. L'ufficiale che si presentò ai vari comandanti confermò loro che nessuna operazione militare sarebbe stata compiuta contro le isole, che sarebbero prima o poi cadute per fame, ed avvertì che, in caso di rifiuto di consegnarsi, il personale sarebbe stato abbandonato al suo destino ed esaurite le scorte avrebbe dovuto raggiungere Massaua con i propri mezzi.

Gli Inglesi, come avevano rinunciato ad agire contro le Dahlach, così non ebbero nessuna fretta di occuparle; e le unità (un paio di dragamine) che fecero il giro delle isole con una commissione incaricata di ritirare il nostro personale e trasportarlo a Massaua protrassero tale operazione fin oltre la metà di maggio. Questa lentezza permise al Comando Marina di Assab (capitano di vascello Bolla) che, come vedremo, dal 14 aprile aveva assunto d'ordine di Supermarina le funzioni di Comando Superiore di Marina in A.O.I., di recuperare una sessantina di persone, tra cui 4 ufficiali, delle isole Dahlach. Il comandante Bolla organizzò due successive spedizioni di tre sambuchi ciascuna, armati con persone fidatissime, che furono inviate alle Dahlach con l'incarico di prendere quanta più gente possibile ove fossero riusciti ad arrivare prima degli Inglesi. Questa specie di gara fu in buona parte coronata da successo: i primi tre sambuchi inviati ritornarono tutti; degli altri tre ne ritornò uno solo, perchè i rimanenti due incapparono nella commissione inglese che continuava l'occupazione delle isole ed il prelevamento del personale.

Supermarina subito dopo la caduta di Massaua cercò di dare disposizioni alle isole Dahlach servendosi del tramite di Assab; ma per difficoltà incontrate nello stabilire il collegamento le istruzioni di Supermarina giunsero solo dopo che il capitano di corvetta Pierantoni aveva fatto inutilizzare le batterie. Anche questa contingenza, dato l'atteggiamento britannico, non ebbe conseguenze sostanziali; comunque riportiamo lo scambio di comunicazioni tra Roma ed Assab:

13 aprile 1941 - da Supermarina a Marina Assab:

« 11834 - Se possibile comunicate alle isole Dahlach il seguente messaggio:

« Allorchè viveri cominceranno a difettare distruggete impianti e munizioni e mettetevi in comunicazione con Massaua per consegnarvi.

« In caso impossibilità trasmettere avvertite ».

15 aprile 1941 - da Marina Assab a Supermarina:

« 22761 - Riferimento... non è possibile comunicare con isole Dahlach. Sto organizzando due sambuchi con elementi fidati per inviare viveri e restare loro disposizione ».

16 aprile - da Supermarina a Marina Assab:

« 32304 - Riferimento... Approvo vostro tentativo invio sambuchi fidati isole Dahlach. Esaminate possibilità effettuare sgombero personale su Assab o su costa saudita previa sanzione Vicerè e distruzione batterie. Qualora sgombero citato non sia possibile comunicate personale opere Dahlach attenersi disposizioni impartite con mio 11834 corrente 13 consegnandosi Massaua allorchè viveri difetteranno e previa distruzione impianti ».

19 aprile 1941 - da Marina Assab a Supermarina:

« 39910 - Entrato finalmente contatto r.t. con isole Dahlach. Mi risulta presenza sottotenente di vascello Valbruzzi su isola Dur Gaam, capitano di corvetta Pierantoni su isola Cubari e tenente di vascello Battistella su isola Harmil, tutti con nuclei personale. Impartite vostre disposizioni tentare ripiegare su Assab o costa saudita o Massaua. Invio sambuchi con viveri per tentare prima soluzione. Isole avviate attendono ».



CAPITOLO IX.

A S S A B

I. - ASSAB DURANTE I PRIMI DIECI MESI DI CONFLITTO (GIUGNO 1940 - APRILE 1941).

Come abbiamo detto al capitolo I, le attrezzature difensive, logistiche, portuali di Assab erano modeste e pertanto i compiti di quella base non potevano essere che limitati. In tali condizioni, Assab non rappresentava certo una fonte di preoccupazione e di gravi misure difensive per i Britannici; ma avrebbe potuto diventarlo, per la sua posizione, contro le loro comunicazioni attraverso il Mar Rosso, se convenientemente potenziata; e contro questa eventualità e da ogni nostra, sia pur parziale, velleità a riguardo, il nostro avversario volle evidentemente mettersi al sicuro. Assab fu infatti una delle città più battute durante tutto il conflitto: in 365 giorni di ostilità essa subì ben 482 incursioni aeree, con ritmo martellante, con intensità che talvolta raggiunse le 12 ore di bombardamento continuo, effettuato da aerei isolati che si rilevavano l'un l'altro.

Dato il rapporto delle forze opposte, e data specialmente la superiorità aerea inglese, il più importante fattore geografico-strategico della posizione di Assab, cioè la sua vicinanza allo Stretto di Bab el Mandeb, tornò interamente a vantaggio del nostro avversario. Tutti gli apparecchi da bombardamento britannici, circa 116 all'inizio del conflitto, erano del tipo Bristol Blenheim che, potendo ridurre il carico di carburante, raggiungevano la velocità oraria di 450-460 km; una velocità con la quale era possibile coprire in undici minuti la distanza Perim - Assab, di appena 83 km. Ne conseguiva che, per quanto solleciti fossero i segnali di avvistamento, non

si riusciva quasi mai a dare l'allarme prima della caduta delle bombe nemiche. Nè fu mai realizzabile una protezione mediante velivoli nazionali, poichè l'unica squadriglia da caccia, che non senza sacrificio Addis Abeba dislocò ad Assab all'inizio del conflitto, fu distrutta al suolo in meno di una settimana, proprio perchè la Piazza non fu mai in grado di dare l'allarme con qualche minuto di anticipo sull'arrivo degli attaccanti.

La difesa c.a. restò quindi affidata alle sole cinque batterie da 76/40, formate con pezzi del 1897 ritubati nel 1917 ed alle mitragliere; una difesa quanto mai esigua che tuttavia riuscì, in un anno, ad abbattere 27 apparecchi, benchè dovesse controllare molto severamente il consumo di munizioni non soltanto per impossibilità di rifornimenti, ben nota fin dall'inizio del conflitto, ma anche per le perdite dovute all'esplosione di interi depositi colpiti dalle bombe nemiche.

La città e le modeste opere portuali vennero quasi completamente distrutte. Ai reiterati bombardamenti poi si accompagnava una metodica esplorazione aerea, che si ripeteva due o tre volte il giorno e teneva Assab sotto sorveglianza continua. Fu gran ventura che quell'esplorazione non riuscisse a scoprire il sommergibile *Archimede* che, come abbiamo visto, riparò ad Assab in seguito ad avaria all'impianto di condizionamento d'aria ed intossicazione di parte del suo equipaggio e vi rimase ben sette giorni, dal 26 giugno al 3 luglio. Ma la mancata scoperta dell'*Archimede* fu senza dubbio dovuta al fatto che il comandante di Marina di Assab (capitano di fregata Bolla) seppe in poche ore, tra un bombardamento e l'altro, mascherare il sommergibile così bene da frustrare tutte le ricerche fatte durante una settimana dai velivoli avversari. Con altri speciali accorgimenti il Comando Marina di Assab riuscì poi a far rientrare l'*Archimede* a Massaua mantenendo il più assoluto segreto sulla sua partenza. Citiamo questo episodio anche perchè la questione di mantenere il segreto su tutto quanto riguardava Assab rappresentava la più assillante preoccupazione di quel Comando. Da una parte, una permanente insidia alla segretezza era costituita dalla vicinanza della colonia francese e del territorio dell'Aussa il cui « imam » (capo) era notoriamente malfido; dall'altra parte, tutta la costa prospiciente la Dancalia era un focolaio di spionaggio, mentre i sambuchi che trafficavano con lo Yemen erano sotto il continuo controllo di agenti e di unità navali britanniche. Assab visse così, per dodici mesi, senza poter mai essere centro di un'azione che rappresentasse un successo



Assab: aerofoni e mitragliatrici in punteria.



per le nostre armi, subendo invece continuamente l'offesa nemica sopportata peraltro dal personale sempre con abnegazione e serenità, fin quando anche Assab soggiacque alle conseguenze della grande offensiva britannica del febbraio 1941.

L'unico servizio della Marina che potè svolgersi con proficua attività durante tutto il periodo di conflitto fu la stazione di vedetta di Raheita. Essa segnalò ben 890 passaggi di convogli, tutti scortati da incrociatori, cacciatorpediniere o « sloop », sempre con rotte NW o SE e distanti più di 25 km dalle batterie di Assab; passaggi che il Comando Marina doveva limitarsi a segnalare a Massaua ed Addis Abeba, non avendo mezzi di alcun genere per contrastarli.

2. - SGOMBERO DI ASSAB IN SEGUITO ALL'OFFENSIVA INGLESE SU DESSIÉ.

L'organizzazione militare terrestre divideva i territori dell'A.O.I. in cinque scacchieri: Nord - Ovest - Est - Sud e, ancora a sud di quest'ultimo, lo Scacchiere Giuba.

Mentre la zona di Massaua era compresa nello Scacchiere Nord, quella di Assab rientrava nello Scacchiere Est. La caduta di Massaua fu determinata dall'offensiva britannica iniziata il 26 gennaio dal Sudan; le vicende di Assab furono invece conseguenza dell'offensiva iniziata dal Kenia il 21 gennaio 1941 (generale Cunningham) e condotta, attraverso la Somalia (13 febbraio a Chisimaio, 26 febbraio a Mogadiscio), l'Ogaden, l'Harrar (26 marzo ad Harrar), fino alla occupazione di Addis Abeba (6 aprile) e infine dell'Amba Alagi, ove il Vicerè aveva organizzato la resistenza ad oltranza che terminò il 17 maggio 1941.

Un'ottima strada di circa 500 km, sempre praticabile (strada imperiale), univa Assab a Combolcià, circa 20 km da Dessiè; ivi essa si congiungeva con la grande strada Addis Abeba - Dessiè - Amba Alagi - Asmara. Fu appunto nella zona del bivio di Combolcià che furono trasferite, come ora vedremo, tutte le forze di Assab per arginare l'avanzata nemica verso Dessiè.

Dalla relazione del comandante Bolla (1) al ritorno dalla prigionia riportiamo:

(1) Il comandante Bolla fu promosso capitano di vascello durante le operazioni descritte nel precedente capitolo.

« Già a metà gennaio 1941 il Comando Superiore delle FF. AA. dell'A.O.I. aveva comunicato di essere previsto l'abbandono totale di Assab che doveva ripiegare con tutti i suoi mezzi sullo schieramento Combolcià - Batié per ostacolare l'eventuale marcia del nemico che, se Addis Abeba fosse caduta, avrebbe continuato ad avanzare sulla strada Combolcià - Dessié - Amba Alagi - Asmara. Lo studio era soltanto orientativo, e per quanto durante i mesi di gennaio, febbraio e marzo abbia cercato di avere direttive, se non ordini precisi dal Comando del Settore, non riuscii ad ottenerne, giacchè tale Comando a sua volta non riusciva ad averne dal Comando Superiore FF. AA. Alla fine di marzo 1941 invece, essendo imminente l'investimento di Addis Abeba da parte del nemico, si affrettarono le decisioni fino a che il 27 marzo giunse l'ordine di smontare tutte le batterie e ripiegarle con tutti i mezzi, le truppe, le armi, i viveri, le munizioni, sullo schieramento di Batié, distruggendo le opere militari di Assab.

« Gli ordini si susseguivano l'uno all'altro accelerando sempre più il ritmo delle operazioni che dovevano essere immediate.

« Cercai di dilazionare le date giacchè dovevo affrontare la difficilissima impresa di smontare in una settimana, con mezzi inadeguati e sotto quotidiani bombardamenti aerei, batterie montate su paiolo universale, su isole e in terraferma, il cui montamento in tempi normali aveva chiesto un anno, con calma e mezzi adeguati. I termini furono invece per necessità fissati inderogabilmente dal Comando Superiore delle FF. AA.; e Massaua, disponendo che ciò che non poteva ripiegare le venisse inviato se possibile, ordinava l'ingombro del porto con l'affondamento dei natanti secondo gli studi preordinati.

« Il colonnello Raugèi, comandante del Settore di Sardò, partiva per assumere il comando di un settore sul fronte di Combolcià, lasciandomi a fine marzo comandante della Piazza militare, trasmettendomi tutti i suoi poteri militari e civili, con l'ordine di far ripiegare su Batié tutte le artiglierie della Marina e dell'Esercito, tutte le truppe, le munizioni, i viveri; distruggendo le opere, ed attendere con un esiguo nucleo di militari per la distruzione del Centro radio e delle sistemazioni portuali, cercando di ripiegare io stesso su Batié quando avessi nozione del reale imminente arrivo del nemico. La città di Assab doveva così essere lasciata completamente evacuata, con i soli pochi civili maschi ed il vice commissario del

Governo dott. Pucci, giacchè il commissario ed il capitano della P.A.I. erano a Dessié.

« In quei giorni riuscii a far dotare di moschetto, a cura dell'Intendenza, tutti i militari di Marina, giacchè sino ad allora la base aveva moschetti per un terzo del personale. Chiesi al Comando Superiore FF. AA. di poter conservare le mitragliere Breda almeno durante la fase di smontamento delle batterie e mi fu concesso, con l'obbligo però che esse ripiegassero insieme con le batterie stesse.

« Affrontai il duro compito, aiutato dall'entusiasmo e dalla dedizione di tutti, sotto i bombardamenti e mitragliamenti diurni del nemico e lavorando anche di notte, sostituendo i pezzi smontati con cannoni di legno dipinto; in circa quindici giorni furono mandati verso Combolcià i 4000 uomini circa che esistevano tra Esercito e Marina, tutti i pezzi delle batterie da 76 della Marina oltre i pezzi da 77 e da 65 dell'Esercito, tutte le mitragliere medie e leggere della Marina e dell'Esercito, tutto il munizionamento di tutti i calibri esistenti ad Assab. Fu inoltre smontata con mezzi di fortuna la batteria da 152 che in un primo tempo doveva raggiungere Massaua, e dopo la caduta di Massaua si sperava di far giungere a Combolcià qualora quel fronte avesse retto (1). Il 13 aprile, giorno di Pasqua, rimanevano ad Assab il sottoscritto con i sottotenenti di vascello Clerici e Martini e 17 marinai armati di moschetto, con due autocarri e con l'ordine di raggiungere Combolcià quando fossimo stati in reale presenza del nemico.

« La Piazza di Assab rimase da quel momento priva di qualsiasi mezzo di offesa e di difesa e senza più alcun mezzo marittimo giacchè secondo gli ordini avuti erano stati affondati il giorno 10 i piroscafi *Piave*, *India*, *Sannio* ed i rimorchiatori ad eccezione di uno. Ad Assab si trovavano pochi radiotelegrafisti dell'Esercito e della Marina, i religiosi, qualche civile ed il vice commissario del Governo; nessuna donna, nessun bambino. I viveri per circa un mese.

« La situazione che pareva dovesse precipitare da un momento all'altro si protrasse nel tempo, giacchè le colonne inglesi che da Massaua scendevano verso sud si erano fermate non oltre Zula e piccole forze erano scese ed avevano occupato Thiò.

(1) I pezzi da 152 e da 120 delle batterie navali furono poi in parte inutilizzati sul posto, in parte imbarcati su bettoline ed affondati con esse.

« Il 22 aprile, mentre dai territori circondanti Assab si avevano notizie di bande di ribelli che scendevano dalla zona di Ghiriffo, dalla piana del Sale, dalla zona a ponente fra Assab e Combolcià e mentre attendevo di dovere da un momento all'altro raggiungere coi 17 marinai Combolcià, un'autocolonna al comando di un maggiore arrivava ad Assab recando 154 donne e 114 bambini in gran parte già ripiegati da Addis Abeba e da Asmara ed ora da Dessié perchè la città era sotto la diretta minaccia del nemico giunto di fronte a Combolcià. Dovetti trovare alloggio, in una città che aveva subito 480 incursioni aeree, a tutti questi profughi, non sapendo ancora come avrei risolto la situazione alimentare che mi avrebbe dato forse una settimana di autonomia.

« Il 30 aprile l'incrociatore ausiliario inglese *Parvati* di 4500 tonnellate diresse per entrare nella baia di Assab. Non avendo nessuna arma da opporgli, secondo le direttive avute, attendevo che l'incrociatore si fermasse per sbarcare parlamentari; invece, proseguendo nella sua rotta, entrava in uno dei campi minati facendo esplodere due mine ed affondando in poco più di dieci minuti. Morirono 2 ufficiali e 47 uomini. Tre cacciatorpediniere venuti da Perim sul luogo dell'affondamento ricuperarono al largo i naufraghi scomparendo verso sera ».

3. - PARTECIPAZIONE DEL PERSONALE DELLA MARINA DI ASSAB ALLA BATTAGLIA DI COMBOLCIÀ. - RITORNO AD ASSAB.

Il 16 aprile Supermarina inviava a Marina Assab il seguente messaggio:

« N. 11445. - Seguo con ansia affettuosa vostro duro compito. Sono sicuro che inesauribile attività vostra e vostri collaboratori saprà far fronte qualsiasi evento ».

Sul fronte di Combolcià i reparti della Marina di Assab si comportarono valorosamente e furono elogiati all'ordine del giorno dal generale Frusci, che aveva assunto il comando del fronte Sud del Settore Dessié-Amba Alagi, costituito in scacchiere sotto il diretto comando del Vicerè.

Agli ordini del figlio di quel comandante della III Armata che sul Basso Piave ebbe alla sua dipendenza i marinai del Reggimento S. Marco, i marinai di Assab si batterono splendidamente a più di

1000 metri di altitudine ed a 500 chilometri dal mare. Alto e significativo riconoscimento del loro valore fu la richiesta del Vicerè di avere all'Amba Alagi otto mitragliere c.a. della Marina con armamenti decorati al valore per il loro comportamento durante attacchi a volo radente su Assab. Nel darne comunicazione a Supermarina (messaggio n. 75169 del 27 aprile 1941) il comandante Bolla aggiungeva:

« Ovunque incondizionati elogi a questi reparti R. Marina ».

Fra i marinai nazionali ed ascari vi furono morti e feriti; finchè durarono le operazioni tutti i feriti leggeri vollero tornare in linea.

4. - CADUTA DI ASSAB.

Dal volume dello Stato Maggiore dell'Esercito (Ufficio Storico) « La guerra in A.O.I. » riportiamo, in appendice n. 5, la descrizione della battaglia che prese il nome dal bivio di Combolcià e che terminò il 26 aprile con l'occupazione nemica di Dessié.

Come si può vedere in tale descrizione, nella quale i reparti della Marina sono più volte citati, le vicende dei combattimenti e dei ripiegamenti portarono ad uno smembramento di quei reparti e furono tali che solo una parte di essi riuscì ad evitare la cattura da parte del nemico preponderante ed a fare ritorno ad Assab, ma dopo aver partecipato, dal 26 aprile al 12 maggio, ad ulteriori combattimenti nella zona di Batié. Finalmente il 13 maggio 9 ufficiali, 16 sottufficiali e 220 tra sottocapi e comuni nazionali ed ascari, con due pezzi da 76/40, giunsero ad Assab.

Il giorno precedente, 12 maggio, Supermarina aveva comunicato che era stato ripristinato il Comando Superiore di Marina in A.O.I. con sede ad Assab. (Messaggio n. 91070).

Il seguito degli avvenimenti è così descritto dal comandante Bolla nella sua relazione:

« Il personale era armato di moschetto, in gran parte lacero e scalzo, affetto da malaria i cui casi scoppiavano aumentando di giorno in giorno. Ad esso si aggiunsero due compagnie raccoglitorie di autieri armati di fucile Wetterly. Nel frattempo, mentre escogitavo, avendone l'approvazione del Ministero, di soccorrere la Migiurtinia come avevo fatto per le Dahlach, la Migiurtinia di fronte

all'intimazione di tre trasporti navali armati ed aerei da bombardamento si arrendeva (1). Concertai col colonnello Raugé, che aveva riassunto il comando della Dancalia e risiedeva a Tandehò, come impiegare le poche forze così racimolate. Con accordi precisi e firmati si stabilì che io con questi 400 uomini mi occupassi di una zona tra Thiò e Raheita (400 chilometri di costa) per una profondità di 100 km. Come si vede, il compito non ha bisogno di commento; ma tali erano le forze rimaste e le immense aree del territorio; nè il generale dell'Areonautica Piacentini con cento avieri appiedati, più all'interno, nè infine lo stesso colonnello Raugé con quattro bande dancale per tutto il resto della Dancalia, stavano in condizioni migliori ».

Il 10 maggio il Vicerè, avendo sciolto alcuni comandi dell'Esercito che dopo il ripiegamento da Batié e da Tandehò erano anche essi giunti ad Assab, confermò il comandante Bolla comandante della Piazza militare di Assab.

Il 19 maggio, non essendo più riuscito da vari giorni a comunicare con Amba Alagi, il comandante Bolla fece presente a Supermarina la situazione delle forze in Dancalia ed i compiti suddivisi tra di esse, come più sopra abbiamo visto; e così proseguiva nel suo messaggio (n. 04817 del 19 maggio):

« Privo collegamenti ed istruzioni su chi succeda Comando Superiore chiedo:

primo: Qual grado concepire difesa Assab contenente 300 donne e bambini fatti rifugiare da Dessié e presentemente senza truppe interno abitato;

secondo: Se ad eventuale ultimatum inglese devo considerare Assab città aperta ritirando poche forze nei dintorni e dopo ulteriori possibili ripiegamenti considerare ipotesi internamento Somalia francese o Yemen ».

In quel momento il comandante Bolla non sapeva ancora che il Comando Superiore delle FF. AA. era stato assunto dal generale Gazzera, comandante del Settore Sud con sede a Gimma (Galla Sida); ma nei tre giorni successivi le incertezze furono chiarite perchè si riuscì a stabilire il collegamento r.t. tra Assab e Gimma, men-

(1) Notizie più esatte sugli avvenimenti in Migiurtinia si troveranno al capitolo seguente.

tre da Roma il Comando Supremo, interessato da Supermarina, trasmetteva al generale Gazzera il seguente messaggio (n. 9691 del 23 maggio 1941):

« Comandante Bolla da Assab chiede a Supermarina istruzioni circa continuazione resistenza Settore Dancalia.

« In particolare desidera sapere:

primo: se ad eventuale ultimatum inglese deve considerare Assab (ove si trovano 300 donne e bambini sgomberati da Dessié) città aperta;

secondo: se dopo aver svolta ogni possibile resistenza ad Assab o dintorni deve sconfinare in Somalia francese o Yemen.

« Da vostro marconigramma 177406 del 21 corrente vedo che avete preso collegamento con Settore Dancalia. Date quindi voi quale Comandante Superiore A.O.I. istruzioni richieste da comandante Bolla.

« Tenete presente però che sconfinamento Somalia francese non (dico non) appare conveniente per nostro prestigio perchè nostre truppe sarebbero internate sotto vigilanza francese mentre stesso territorio trovasi delegazione italiana armistizio che controlla francesi.

« Ritirata nello Yemen sembra da escludersi per cattivo trattamento al quale truppe sarebbero soggette.

« Soluzione migliore sembra quella che truppe Dancalia combattano fino limiti del possibile e poi ad estremo forze chiedano onorevole resa.

UGO CAVALLERO ».

Conformi a tali direttive del Comando Supremo furono le istruzioni del generale Gazzera al comandante Bolla. Veniva con esse stabilito:

a) Rimanere ad Assab con minimo di forze nazionali per proteggere la popolazione ed i profughi.

b) Ad eventuale ultimatum inglese dichiarare Assab città aperta, ritirando le forze nei dintorni ed incaricando il regio commissario di cedere la città.

c) Resistere alle offese nemiche finchè materialmente possibile ed all'estremo delle forze chiedere resa onorevole.

Il comandante Bolla, nel dare assicurazione, comunicò che in caso di ritiro delle forze in seguito ad ultimatum inglese avrebbe

ripiegato su Elidar (circa 70 km da Assab sulla strada imperiale) congiungendosi con la colonna di avieri appiedati che aveva ripiegato col generale dell'Aeronautica Piacentini.

Dislocate le forze a ragionevole distanza da Assab e suddiviso il personale di Marina parte a Raheita e parte a nord sulla strada di Massaua, si provvide anche a ripristinare un servizio di vigilanza, come meglio si poteva, a Raheita e sull'isola di Fatma, con personale ridotto e munito di stazioncine r.t. campali che per assoluta mancanza di pile erano prossime al completo esaurimento e funzionavano saltuariamente.

Dopodichè non restava che attendere gli avvenimenti.

Il comandante Bolla rimase al Comando Marina ove, trovandosi a 3 km dall'abitato, era in grado di continuare ad esercitare egualmente i suoi poteri, sia militari che civili e tra questi ultimi il più importante: l'organizzazione del traffico con lo Yemen per alimentare popolazione e profughi. In proposito il comandante Bolla così riferisce:

«La situazione anormale di Assab, che dovetti tenere "manu militari", si protrasse fino al 10 giugno. Non mi facevo illusioni, perchè davanti al dilemma di commerciare con lo Yemen dando qualsiasi possibilità allo spionaggio nemico o lasciar morir di fame donne e bambini avevo dovuto scegliere la prima soluzione.

«Aden non poteva ignorare, fin dalla fine di aprile, che la città non aveva più alcun mezzo di difesa. La mattina dell'11 giugno, alle ore 04.55, si scatenava su Assab un forte bombardamento aereo eseguito da numerosi apparecchi giunti da Aden e da Perim. Contemporaneamente si presentavano davanti alla rada quattro navi che iniziarono a sparare sulla città con 152 e 120. Un aereo gettava l'intimazione di resa. Motoscafi tipo trasporto-veloce sbarcavano al cantiere Massi della SICELP metà del 14° battaglione del 2° reggimento Punjab.

«Il commissario, come da ordine avuto da me in precedenza, si recava dall'Ammiraglio inglese ad eseguire la resa della città, mentre a 3 km di distanza, alla caserma della base navale, rimanevano due ufficiali e 50 persone in massima parte cuochi, telefonisti, infermieri ed attendenti, oltre agli ufficiali recuperati dalle isole Dahlach. Sentendo che dalla città provenivano fuochi di fucileria, dopo aver distrutto tutti i documenti e nascosto il denaro mandai gli autocarri per far ripiegare i pochi marinai verso l'interno della



Ascarì marinai.



Dancalia; indi, salito sull'automobile con due secondi capi armati, corsi verso la città per rendermi conto della situazione. Passai attraverso strade piene di donne e bambini che gridavano all'impazzata mentre si udiva crepitio di fucileria e di mitragliatrici ovunque. Giunsi nella piazza dove trovai la poca popolazione civile circondata da forze indiane che continuavano a scendere dalla nave trasporto *Miktina* sino a raggiungere in breve 2000 uomini.

« Ritornato alla base, feci ripiegare con due macchine su Elidar tutti gli ufficiali recuperati dalle isole Dahlach; lasciai i rimanenti uomini al sottotenente di vascello Grasso con l'ordine di continuare a sparare contro gli aerei con i moschetti e difendersi come potevano. Ultimai tutte le distruzioni ancora da compiere, ordinai la distruzione del Centro radio dopo aver comunicato a Roma che eravamo attaccati dal mare, da terra e dall'aria.

« Dalla città, ormai arresa, continuava imperterrito il fuoco di fucileria; informatori, che giungevano in bicicletta, mi dicevano che le truppe indiane si davano al saccheggio e tentavano violenza alle donne ».

Far cessare le offese alla popolazione ed evitare inutili sacrifici era una necessità indiscutibile ed impellente; ma occorreva che qualcuno riuscisse ad imporsi al Comando inglese, e l'unico che potesse tentare ciò con speranza di riuscirvi era il comandante Bolla. Egli ritenne suo dovere intervenire ed intervenne energicamente; raggiunse lo scopo, ma rinunciando a ripiegare ed affrontando la prigionia.

Il personale rimasto alla base continuò la resistenza finchè non fu completamente circondato.

Si determinava così la caduta della Piazza e della Base di Assab la sera dell'11 giugno 1941.

Coloro che avevano ripiegato su Elidar si unirono in Valle Beda al reparto appiedato dell'Areonautica e ne seguirono le sorti. Attaccati da ribelli dancali, cessarono la resistenza allorchè rimasero senza viveri e senza acqua.

5. - IL RICUPERO DEL PERSONALE DELLE ISOLE DAHLACH.

Nel capitolo precedente abbiamo accennato all'opera svolta dal comandante Bolla per cercare di recuperare a mezzo di sambuchi il personale delle isole Dahlach.

Ora, prima di chiudere questo capitolo, crediamo dover ricordare con qualche parola di più questo episodio, più per il suo significato morale che non per i suoi risultati pratici.

Si deve indubbiamente apprezzare l'iniziativa del comandante di Marina di Assab di apprestare quei soccorsi nonostante le precarie condizioni in cui si trovava la base al suo comando, e nonostante le numerose gravi incombenze e preoccupazioni di cui quelle condizioni erano causa, specialmente dopo l'arrivo dei profughi da Dessié.

Si deve anche molto apprezzare l'ardimento, l'abnegazione e la perizia di coloro che si assunsero il compito di condurre i sei sambuchi nella difficile missione. Furono tre ufficiali dei piroscafi del « Lloyd Triestino » che il 10 aprile erano stati affondati in rada e tre sottufficiali nocchieri, tutti offertisi spontaneamente.

Occorreva navigare con la massima oculatezza, scegliendo le rotte meno battute dalla vigilanza nemica, ponendo in mostra nei momenti di pericolo il solo equipaggio indigeno e nascondendosi, alberi e vele ammainate, a ridosso delle isole che si trovavano sul percorso. Occorreva anche, oltre alla perizia marinaresca ed all'inventiva, una continua opera di incoraggiamento sui nakuda yemeniti e sugli indigeni i quali, per quanto fidatissimi, avevano una grande paura dei mitragliamenti a bassa quota da parte degli aerei nonchè delle rappresaglie inglesi in caso di cattura.

All'ardimento ed alla perizia, al buon senso ed alla perseveranza di quei comandanti si deve il compimento della missione da parte di quattro di quei sambuchi. Gli altri due, come abbiamo detto, furono catturati; ma pari merito va reso agli audaci che quella volta non furono aiutati dalla fortuna.

CAPITOLO X.

CHISIMAIO E SOMALIA

I. - SITUAZIONE GENERALE FINO ALL'INIZIO DEL CONFLITTO.

Come abbiamo già visto nel primo capitolo, l'unica località della Somalia che, per quanto modesta nei suoi apprestamenti militari marittimi, meritava la qualifica di base navale era Chisimaio (vedi cartina n. 11).

Dante, munita di due ancoraggi, uno a nord e l'altro a sud, non aveva altre possibilità logistiche se non quelle fornite da modesti depositi di nafta e da qualche galleggiante; non aveva difese antinave; la difesa a.a. si riduceva a poche mitragliatrici.

Mogadiscio aveva importanza soltanto come sede del Centro r.t. La sua stazione (ricevente e trasmittente site in luoghi diversi) disponeva di alcune mitragliatrici per la difesa a.a.

La Marina aveva installato a Mogadiscio una batteria da 120/45, ma questa era armata da personale della « Milmart ».

Brava, Merka, Obbia, Alula, Bender Cassim, non offrivano alcun interesse militare marittimo essendo rade completamente aperte senza alcun apprestamento per assistenza logistica. Infine Burgao, fra Chisimaio ed il confine col Kenia, offriva un buon ancoraggio a navi di media pescagione, in una specie di fiordo lungo parecchie miglia con discreti fondali; ma, data la sua vicinanza al confine, presentava un interesse negativo: occorreva cioè impedire che il nemico se ne impossessasse per usarlo come base avanzata delle sue operazioni.

Dal gennaio 1940 il Comando Marina in Somalia, con sede a Chisimaio, era retto dal capitano di vascello Fucci. Egli si preoccupò fin dal primo momento, in considerazione della probabilità di

un prossimo conflitto, delle deficienze, difensive e logistiche, sia di Chisimaio che delle altre località. Avanzò varie proposte per ovviare alle une ed alle altre; ne abbiamo detto qualcosa nel primo capitolo, ma è opportuno ripetere che fu principalmente chiesto: che le batterie da 120, montate su piazzuole adatte anche a cannoni da 152, fossero armate subito con armi di questo calibro e che le batterie da 120 fossero postate l'una a Dante e l'altra a Burgao; che fossero impiantate alcune fotoelettriche; che la Dicat fosse dotata di strumenti più moderni per la direzione del tiro; che si migliorassero gli impianti delle comunicazioni.

Nessuna di queste proposte potè però essere attuata ed il Comando Marina provvide come meglio poteva a portare al massimo grado di efficienza i mezzi e le attrezzature di cui disponeva.

Fu rimessa in efficienza una vecchia fotoelettrica da 90; furono scavate trincee per ricovero antiaereo del personale; vennero create con mezzi di fortuna una sede protetta per la centrale comunicazioni del Comando Marina ed una per quella della Dicat; fu integrata e perfezionata la rete di avvistamento a.a.; furono organizzate altre stazioni di avvistamento verso l'interno, armate con personale della Marina e collegate con la Dicat di Chisimaio mediante linee telefoniche di fortuna o con radio campali. A Burgao fu istituita una stazione di vedetta, anch'essa munita di radio campale.

In mancanza di ostruzioni retali fu organizzato un pattugliamento notturno con rimorchiatori armati.

Fu organizzato anche il dragaggio ravvicinato, effettuato periodicamente con i rimorchiatori della base; per il dragaggio di altura furono eseguiti dall'Officina della Marina opportuni lavori di adattamento al rimorchiatore *Kionga*, armato, d'ordine del Ministero della Marina, con personale e bandiera militare germanici.

Fu infine organizzato un servizio di sorveglianza notturna continuo lungo la costa.

Tutte le opere furono opportunamente mascherate e mimetizzate.

Cinque navi mercantili italiane e tre germaniche erano presenti nella rada di Chisimaio all'inizio delle ostilità; altre sei italiane, due delle quali petroliere, vi giunsero dopo.

Tutte queste navi erano cariche di merci notevoli per quantità e valore; il Comando Marina fece sbarcare ed immagazzinare a terra le merci maggiormente deperibili e quelle di maggior interesse ai fini bellici. Quanto agli equipaggi, fu lasciato a bordo sol-

tanto il personale strettamente necessario per la custodia; il rimanente fu sbarcato ed utilizzato sia in incarichi militari, sia nell'ambiente civile.

Nei limiti consentiti dalla capacità di alcune di quelle navi mercantili, una parte della nafta contenuta nei serbatoi dell'isola dei Serpenti fu travasata su di esse, allo scopo di limitare i danni per offese aeree. Così pure si provvide a diradare i cumuli di carbone ed a decentrare il munizionamento di riserva mettendolo in grotte naturali, a circa 5 chilometri da Chisimaio, che con pochi lavori di adattamento si prestavano bene allo scopo.

Se, dopo questi provvedimenti, gli eventi potevano essere affrontati con fiducia per quanto riguardava la difesa navale ed a.a., di competenza della Marina, non altrettanto poteva dirsi della difesa fronte a terra.

Sappiamo che in tali preoccupanti condizioni erano anche Massaua ed Assab; ma quelle di Chisimaio erano indubbiamente le condizioni peggiori: non soltanto per la vicinanza del confine, ma anche perchè il retroterra di Chisimaio, costituito da immensa e folta boscaglia, non offriva alcun appiglio tattico per una efficiente organizzazione difensiva. L'unica difesa ravvicinata, se pure poteva così chiamarsi, era rappresentata da un reticolato sistemato nel 1935, dello sviluppo di parecchi chilometri, in mediocri condizioni di efficienza ed in vari punti interrotto da varchi praticati dagli indigeni per lasciar passare le mandrie.

Oltre a due batterie campali in postazione fissa, l'Esercito destinò, a difesa del fronte a terra, un battaglione di ascari.

Comunque, il comandante di Marina dispose che tutte le batterie della Marina che avevano campo di tiro verso il retroterra studiassero e preparassero il loro impiego, sia sul fronte a terra, sia per respingere tentativi di sbarco; infine, fece approntare a difesa ogni opera, con recinzione di reticolati, trincee, mitragliatrici, bombe a mano, etc.

2. - LO SVILUPPO DELLE OPERAZIONI NEI RIGUARDI DELLA MARINA.

Le vicende della guerra marittima in Mar Rosso, la schiacciante superiorità britannica, la stessa fatalità che fece precipitare la situazione in Etiopia ed in Eritrea nonostante la tenace volontà di resistenza dei comandi e degli uomini, portarono come inevitabile con-

seguenza che gli apprestamenti della Marina in Somalia fossero, in definitiva, soltanto fine a se stessi. Nessuna unità di superficie, nessun sommergibile potè mai appoggiarsi a Chisimaio; nemmeno poterono appoggiarvisi quelle due *Ramb* alle quali nei primi mesi di guerra Supermarina pensò come possibili navi corsare in Oceano Indiano, con base appunto a Chisimaio. (Vedi capitolo IV).

I compiti del Comando Marina in Somalia rimasero pertanto limitati alla difesa delle opere ed alla protezione delle comunicazioni marittime con le altre località dello Scacchiere somalo.

Quando poi, nel febbraio 1941, fu sferrata l'offensiva britannica, si presentarono al comandante di Marina in Somalia quegli stessi problemi che — ne abbiamo già parlato, ma gli avvenimenti di Chisimaio furono anteriori — dovevano in seguito presentarsi all'Ammiraglio di Massaua ed al comandante di Marina di Assab; con la differenza tuttavia che, mentre i comandanti di Massaua ed Assab furono, al momento opportuno, investiti della carica di comandante di Piazza, il comandante Fucci, che già la rivestiva, ne fu esonerato (invero, come vedremo, anche dietro sua richiesta) in seguito a particolari vedute e criteri del generale comandante dello Scacchiere.

Nel periodo dal giugno 1940 al febbraio 1941 gli ordinari compiti difensivi furono pienamente assolti dalla Marina in Somalia; ne daremo un cenno generico, per quanto concerne la difesa c.a., la difesa navale e la protezione delle comunicazioni marittime, prima di descrivere gli episodi più importanti verificatisi durante il suddetto periodo.

a) *Difesa c.a.*

Il 13 giugno 1940 il nemico eseguì la prima incursione aerea su Chisimaio con apparecchi tipo Bristol Blenheim che volavano a bassa quota. La difesa c.a. intervenne prontamente e gli apparecchi si allontanarono sganciando le bombe lontano dagli obiettivi militari. Per tutto il rimanente periodo di ostilità il nemico eseguì frequenti incursioni aeree su Chisimaio ma sempre, per il pronto ed efficace intervento della difesa c.a., si mantenne lontano e non causò danni.

Lo stesso non può dirsi per Mogadiscio e per Burgao. A Mogadiscio, causa la scarsa difesa c.a. (che non era di competenza della Marina) si ebbero frequenti incursioni e vari danni. A Burgao

L'Esercito aveva stabilito una piccola base nell'interesse del servizio informazioni; ciò dava luogo a frequenti scambi di messaggi r.t. e spesso con indirizzi in chiaro, che non potevano sfuggire all'attenzione nemica; infatti si ebbero frequenti bombardamenti che distrussero il villaggio indigeno e la stazione di vedetta della Marina. Questa fu immediatamente ripristinata in una località vicina ma nascosta all'osservazione aerea e continuò regolarmente il suo servizio.

b) *Difesa navale.*

L'attività navale nemica si manifestò con frequenti comparse di incrociatori (1) che in generale si limitavano a defilare lungo la costa mantenendosi al limite della gittata delle nostre batterie. Una volta sola si ebbe azione di fuoco, ma la nostra reazione, come vedremo, fu pronta ed efficace.

Anche a Mogadiscio, a Dante, a Bender Cassim si ebbero azioni di fuoco di cui diremo più oltre.

Gli avvistamenti di incrociatori britannici davanti a Chisimaio provocarono spesso l'intervento della nostra aviazione. Come è noto, nessun Comando Marina in A.O.I. aveva mezzi aerei a sua diretta disposizione; l'Aeronautica aveva in Somalia solo una piccola aliquota di aviazione da bombardamento e da caccia, assorbita quasi continuamente da compiti terrestri; tuttavia quello stesso spirito di collaborazione che abbiamo visto esistere tra i Comandi della Marina e dell'Aeronautica in Eritrea si era stabilito anche in Somalia. Fu grazie a tale spirito che, quando il Comando Marina ne fece richiesta, l'aviazione intervenne sempre contro gli incrociatori che furono spesso colpiti. Sta di fatto che dopo le prime volte, gli incrociatori si presentarono davanti a Chisimaio sempre verso il tramonto, in modo da potersi poi allontanare indisturbati, protetti dall'oscurità. (Ricordiamo che a quelle latitudini i crepuscoli sono molto brevi).

c) *Comunicazioni marittime.*

Le difficoltà delle comunicazioni stradali (specie nel periodo delle piogge), la scarsità di automezzi e soprattutto di copertoni,

(1) Un'attività di questo genere si era notata anche prima dello scoppio delle ostilità, allorché la Germania entrò in guerra con l'Olanda, evidentemente nella presunzione che navi mercantili tedesche, rifugiate in porti olandesi, avrebbero tentato di raggiungere Chisimaio. Gli Inglesi con la sorveglianza a questo porto intendevano opporsi a tali tentativi. Nessuna nave tedesca in quelle condizioni, comunque, giunse a Chisimaio né fu avvistata.

costringevano a fare assegnamento esclusivamente sui mezzi marittimi per le comunicazioni fra le varie località della costa somala.

Il traffico si svolgeva normalmente in mare aperto, poichè soltanto tra Chisimaio e Burgao, e soltanto per natanti di piccolo tonnellaggio, era possibile sfruttare il ridosso delle isole e dei bassifondi che in quel tratto fiancheggiano la costa per quasi tutte le 100 miglia di percorso; sulle rotte per Dante, Brava, Mogadiscio, non era possibile fruire di alcun ridosso. E' superfluo poi aggiungere che al traffico locale non si poteva assicurare alcuna scorta navale. Fortunatamente si constatò che gli incrociatori avversari si presentavano dinanzi la costa a notevole distanza di tempo l'uno dall'altro; disponendo allora le partenze dei natanti del traffico locale uno o due giorni dopo la comparsa dell'incrociatore, e dopo una preventiva ricognizione aerea, sia sulle rotte costiere, sia in alto mare, si poteva nutrire una certa fiducia che le navigazioni non sarebbero state molestate da offese nemiche.

In effetti così si regolò il Comando Marina e tutto procedette senza inconvenienti, senza che si avesse a deplorare alcuna perdita. Il traffico fu eseguito non soltanto da rimorchiatori, talvolta con bettoline a rimorchio, ma anche da piroscafi e motonavi, come vedremo fra poco.

Fu in tal modo provveduto ai rifornimenti ed ai movimenti di personale a Burgao per la nostra stazione di vedetta, per il reparto dell'Esercito e per quello dell'Aeronautica che in quella località aveva stabilito un piccolo campo di fortuna. In tal modo da Mogadiscio si poterono spostare parecchi mezzi portuali a Chisimaio quando fu necessario aumentarli in tale località. In tal modo, insomma, si provvide a soddisfare sempre, con mezzi marittimi ed anche in periodo di monsone, numerose necessità.

Accenniamo ora ai pochi episodi notevoli che si verificarono nella giurisdizione del Comando Marina in Somalia prima dell'offensiva britannica del gennaio 1941.

Nel novembre 1940 giunse a Chisimaio, precedentemente segnalato, il piroscabo giapponese *Jamamari Maru* con un carico di circa 8000 tonnellate di benzina avio, copertoni e camere d'aria, zucchero e riso. Per prevenire ricognizioni ed offese aeree durante il tempo richiesto dalle operazioni di scarico fu temporaneamente dislocata a Chisimaio una squadriglia di apparecchi da caccia. Tutti i mezzi da sbarco disponibili furono predisposti in modo da effettuare la disca-

rica nel più breve tempo possibile e, dovendosi smistare le merci a Mogadiscio e considerata la scarsità dei mezzi terrestri, furono riarmati il piroscafo *Somalia* e la motonave *Duca degli Abruzzi*, della portata di circa 3000 tonnellate ciascuno.

Le operazioni furono eseguite con eccezionale rapidità, sia con l'impiego di maone, sia affiancando direttamente le due navi mercantili al piroscafo giapponese; nè le operazioni stesse, nè le navigazioni delle due navi mercantili per il trasporto delle merci a Mogadiscio subirono offese nemiche. Si potrebbe affermare che la sosta a Chisimaio, di ben otto giorni, del piroscafo giapponese sia passata inosservata se proprio in quei giorni i nostri apparecchi da caccia non avessero abbattuto un ricognitore nemico e se un incrociatore, presentatosi davanti a Mogadiscio, non avesse aperto il fuoco contro il *Somalia* che era alla fonda. Attaccata dai nostri aerei e controbatuta dalla batteria da 120, l'unità avversaria si allontanò subito senza aver causato danni.

Partito il giapponese, fu continuata via mare la spedizione a Mogadiscio di quelle merci scaricate che, per guadagnare tempo, erano state momentaneamente depositate in banchina e nelle stive degli altri piroscafi in rada.

L'episodio del *Jamamari Maru*, se ebbe esito fortunato a Chisimaio ed a Mogadiscio, tanto da meritare un elogio del Vicerè al Comando Marina, fu tuttavia causa iadiretta di una azione navale nemica su Dante.

Avendo il capitano della nave giapponese chiesto in conto pagamento un carico di sale, ed essendo Dante l'unica località in grado di fornirlo, il Governo della Somalia, interessato dal Comando Marina di Chisimaio, chiese al residente di Dante se quelle saline erano pronte ad effettuare un carico di sale; ma commise la grossa imprudenza di trasmettere un marconigramma in chiaro. Conseguenza fu che un incrociatore partito da Aden si presentò il 18 novembre davanti a Dante ove, per mancanza di qualsiasi difesa navale, poté con tutto comodo distruggere gli impianti per l'imbarco del sale, servendosi non solo delle sue artiglierie, ma anche di un aereo catapultato.

Furono bombardati anche i depositi di nafta, ma non subirono danni.

Il 23 novembre 1940 giunse a Mogadiscio il piroscafo jugoslavo *Durmitor*, carico di sale, con equipaggio tedesco di preda e con pri-

gionieri provenienti da altre navi affondate. Il piroscampo era stato catturato da un incrociatore corsaro tedesco. Il comandante militare germanico chiese rifornimento di carbone per raggiungere Chisimaio e gli venne consegnata tutta la scarsa quantità di carbone ancora esistente a Mogadiscio; ma col carbone così imbarcato il *Durmitor* poté giungere appena sino a Brava; di lì segnalò al Comando Marina di Chisimaio il suo ulteriore fabbisogno di combustibile. Il carbone occorrente gli fu inviato con bettoline rimorchiate e l'operazione riuscì felicemente: il 1° dicembre il *Durmitor* poté finalmente dar fondo a Chisimaio dove restò in attesa di decisioni circa la sua sorte; l'equipaggio ed i prigionieri vennero sbarcati.

Le comunicazioni del *Durmitor* erano state fatte in chiaro e non potevano essere sfuggite al nemico. Il 10 dicembre si ebbe su Chisimaio una ricognizione aerea più intensa e persistente del solito; poi, verso il tramonto, comparve un incrociatore da 10.000 tonnellate il quale, come abbiamo detto più sopra e cioè contrariamente a come di solito quelle unità si regolavano, si portò rapidamente nei pressi della costa ed aprì il fuoco contro le navi all'ancora.

La batteria dell'isola dei Pescicani rispose immediatamente al fuoco ed alla terza salva centrò il tiro: l'incrociatore interruppe l'azione, allontanandosi.

E' da notare che gli armamenti dei pezzi di quella batteria erano composti esclusivamente da personale indigeno; questo espediente, adottato per diminuire le necessità di afflusso di personale dall'Italia diede dunque ottimi risultati, come dimostrò la prova del fuoco.

Infine anche Bender Cassim fu una volta obiettivo di offesa navale.

Il 22 dicembre 1940, alle 06.30, un incrociatore ausiliario britannico si avvicinò fino a due miglia dalla costa battendo bandiera italiana ed ammainò un motoscafo che corse a catturare gli equipaggi di due barche da pesca indigene; recuperato il motoscafo, l'unità alzò bandiera inglese ed aprì il fuoco, allontanandosi. La nostra stazione r.t., non fu colpita.

3. - ULTERIORI PROVVEDIMENTI IN PREVISIONE DELL'OFFENSIVA NEMICA.

Allorchè, verso la fine di dicembre 1940, cominciarono a farsi palesi le intenzioni del nemico di iniziare un'offensiva dal Kenia

contro la Somalia, il Comando dello Scacchiere Giuba si preoccupò di potenziare la difesa terrestre di Chisimaio.

Fu iniziata la costruzione di un fossato anticarro che avrebbe dovuto cingere la città e fu iniziato l'approntamento di difese passive ed anticarro.

Il precipitare degli avvenimenti non permise che i suddetti preparativi fossero portati a termine. Comunque anche in questa fase critica la Marina contribuì attivamente ai preparativi di difesa, sia mettendo in opera tutti i mezzi precedentemente disposti, sia riservando a sé la difesa di un settore del fronte terrestre che fu guarnito da compagnie di marinai con le quali furono messe in opera anche le difese passive. Furono inoltre eseguiti alcuni spostamenti di mitragliere c.a. pesanti per utilizzarle anche come armi anticarro. Furono allestiti altri mezzi anticarro montando su affusti sistemati su autocarri le canne da 25 mm in dotazione alle batterie per i tiri ridotti da esercizio. La Marina con la sua efficiente attrezzatura logistica fu sempre a disposizione dell'Esercito per rifornimenti, lavori, etc.

Fu poi considerata anche l'eventualità di una caduta di Chisimaio; furono quindi minuziosamente predisposte tutte le misure necessarie ad inutilizzare ogni cosa. Le navi mercantili furono tutte munite di cariche di scoppio appositamente preparate per ottenere un sicuro affondamento con impossibilità di ricupero. Tuttavia le navi che erano in migliori condizioni per intraprendere lunghe navigazioni furono approntate per prendere il mare al più presto: gli equipaggi furono rimandati a bordo in misura strettamente indispensabile alla navigazione. Fin dove possibile fu provveduto anche ad una parziale pulizia delle carene; l'*Askari*, di minore tonnellaggio, fu potuto carenare completamente, portandolo in ispiaggia e profittando dei forti dislivelli di marea. Tutte le navi destinate a partire furono rifornite di combustibile, acqua, viveri, consumi.

Dal Governo generale fu poi ordinato che le merci già scaricate dalle navi mercantili e che erano tutte a disposizione dell'Azienda Statale Ammassi (A.S.A.) fossero sgombrate da Chisimaio ed avviate in parte via terra verso Addis Abeba ed in parte via mare a Mogadiscio. Quest'ultima parte era la maggiore e la Marina vi provvide con il piroscafo *Somalia* e la motonave *Duca degli Abruzzi* che, come abbiamo visto, erano già state impiegate in analoghe missioni; ad esse si aggiunse il piroscafo *Askari* con grosse bettoline a rimorchio. I trasporti furono compiuti senza inconvenienti, nonostante si fosse in periodo di monsone.

Con i suddetti trasporti, sia per via di terra che per via di mare, fu sgombrata da Chisimaio una parte della nafta della Marina per adibirla agli usi dell'Esercito e di altri enti; l'AGIP di Mogadiscio fornì un buon numero di fusti vuoti che furono portati a Chisimaio via mare.

Il comandante di Marina in Somalia aveva anche l'incarico, fin dall'inizio delle ostilità, di comandante della Piazza militare marittima di Chisimaio. Alle prime avvisaglie dell'offensiva nemica sorsero delle divergenze di vedute circa i limiti territoriali entro i quali doveva essere compresa la giurisdizione e relativa responsabilità del comandante della Piazza; in conseguenza il comandante dello Scacchiere ottenne che tale carica passasse ad un colonnello dell'Esercito, cosa di cui lo stesso comandante Fucci aveva prospettato l'opportunità.

Poco dopo, allorchè l'offensiva nemica era già iniziata, il comandante Fucci ricevette l'ordine di raggiungere Massaua cedendo il comando al capitano di fregata Montanarella, addetto al Comando Marina di Chisimaio; ma poichè quest'ultimo si trovava a Dante, inviatovi in missione dal comandante Fucci per ispezionare il posto e dare disposizioni per le distruzioni in caso di sgombero, il comando fu assunto interinalmente dal comandante in 2°, capitano di corvetta Campacci Baligioni. Il comandante Montanarella ritornò da Dante quando Chisimaio era stata già sgombrata, e si incontrò col comandante Campacci Baligioni sul Giuba, come vedremo.

4. - L'OFFENSIVA BRITANNICA E LO SGOMBERO DI CHISIMAIO.

Le truppe del generale Cunningham passarono il confine tra Kenia e Somalia il 21 gennaio 1940.

Il Comando Superiore delle FF. AA., come abbiamo detto al capitolo VIII, era a conoscenza della preparazione dell'offensiva nemica, tanto da nord quanto da sud; conosceva anche, con buona approssimazione, con quali forze tale offensiva sarebbe stata effettuata ed al Comando dello Scacchiere Giuba aveva dato le seguenti direttive (1):

(1) Vedi « La guerra in A.O.I. » dell'Ufficio Storico dello S. M. Esercito, pagg. 175-177 e seguenti.

« In caso di attacco nemico in forze non irrigidirsi in una difesa del confine, praticamente impossibile, ma cedere terreno fino al Giuba. Difendere ad oltranza la linea del Giuba; difendere ad oltranza Chisimaio con le truppe materialmente in posto, contrattaccando con altre il fianco sinistro dell'avversario ».

Ma gli avvenimenti che seguirono decisero diversamente la sorte di Chisimaio.

Allorchè, ad offensiva iniziata, si constatò una preponderanza della pressione nemica verso il Basso ed il Medio Giuba, il comandante dello Scacchiere prese alcune decisioni che si scostarono dalle direttive del Vicerè.

L'apprezzamento della situazione da parte del comandante dello Scacchiere e gli ordini che ne derivarono furono i seguenti (1):

« Nel bilancio complessivo delle nostre forze, ora che la minaccia nemica appare non più limitata alla sola occupazione di Chisimaio, come prima si riteneva, il mantenere impegnati un terzo dei battaglioni e metà delle batterie della 102^a divisione per la difesa di questa località, eccentrica e staccata dalla linea di resistenza, appare al comandante dello Scacchiere antieconomico e rischioso, dato che il Giuba è divenuto quasi ovunque guadabile. Egli viene, quindi, nella determinazione di rinforzare la linea del Basso Giuba fra Gelib e Gumbo a spese della difesa di Chisimaio e ripartire la propria riserva in due blocchi dislocati lungo le due presumibili direttrici principali dell'attacco nemico, Wajir - Bardera e Garissa - Gelib. Gli ordini relativi, diramati il giorno 8, cominciano ad avere esecuzione la notte stessa.

« Il mattino del 10 febbraio giunge in volo a Mogadiscio il Vicerè. Accompagnato sul Giuba visita lo schieramento delle truppe ed i lavori difensivi della Piazza di Chisimaio ove pernotta. Ivi comunica che, accettando la proposta già fatta dal Comando Scacchiere, è venuto nella determinazione di fare arretrare le nostre truppe dietro il Giuba e di contrastare ad oltranza, dietro questo ostacolo, l'avanzata nemica. Chisimaio deve perciò essere sgombrata

(1) Da « La guerra in A.O.I. » dell'Ufficio Storico dello S.M. Esercito, pagg. 175-177 e seguenti.

al più presto recuperando tutto quanto ancora è possibile e distruggendo il resto. Nessuna illusione egli si fa, però, circa la resistenza che le nostre truppe potranno opporre. Il Giuba, ormai quasi completamente asciutto, meno che negli ultimi 15-20 chilometri, ha perduto quel limitato valore di ostacolo che in periodo di piena gli si può attribuire. La vasta, piatta, arida e scoperta pianura che per circa 700 chilometri si estende dal Giuba alle prime propaggini dei rilievi hararini, d'altra parte, non offre alcuna possibilità di ostacolare ulteriormente l'avanzata delle colonne motorizzate dell'invasore nè consentirebbe la vita stessa alle nostre fanterie costrette a ripiegare a piedi incalzate dappresso, se non addirittura precedute, per terra e nell'aria dall'avversario. Il mattino dell'11 febbraio vengono date le disposizioni per l'immediato sgombrò del caposaldo e del porto ».

Lo stesso mattino dell'11 febbraio, nella Piazza di Chisimaio, da sei giorni in stato di allarme, erano in pieno svolgimento i preparativi per la resistenza ad oltranza. Non solo si sgombravano quanto più celermente possibile materiali, merci, combustibili, sia per via di terra sia per via di mare, come abbiamo visto al paragrafo precedente; ma erano già cominciate le partenze delle navi mercantili in condizioni di prendere il mare. La sera del 10 infatti erano partiti:

— il piroscafo *Somalia*, con 1140 tonnellate di carico, per Mogadiscio;

— i piroscafi *Adria*, *Savoia*, *E. Mazzella* per Diego Suarez (Madagascar).

Il piroscafo *Adria*, a corto di acqua, era stato autorizzato ad alimentare le caldaie con acqua di mare; gli altri due, che avevano carbone appena sufficiente per raggiungere Diego Suarez, avevano avuto autorizzazione a bruciare, in caso di bisogno, parte del loro carico: juta, arachidi, seme di lino, erano merci che avrebbero potuto dare, all'occorrenza, una buona combustione.

Quantunque il comandante di Marina non fosse stato convocato al rapporto che il Vicerè tenne il mattino dell'11 febbraio, il comandante Campacci Baligioni ed il tenente colonnello di porto Serra Maninchedda, che per le circostanze si era trasferito da Mogadiscio a Chisimaio e si occupava particolarmente delle navi mercantili, riuscirono egualmente a parlare col Vicerè, al quale manifestarono il profondo rincrescimento loro e della Marina per dover

abbandonare Chisimaio; ma il Vicerè non poté che confermare gli ordini dati. Egli aveva constatato personalmente il giorno prima la situazione sul Giuba e, come dice la stessa documentazione dell'Esercito, non si faceva illusioni; il comandante Campacci Baligioni ebbe poi a riferire alla Commissione d'inchiesta che quando parlava col Vicerè era ben lontano dall'immaginare quello che poi vide, alcuni giorni dopo, a Gelib, di abbondanza in mezzi corazzati ed armi di cui disponevano i Britannici.

Il Vicerè approvò le disposizioni già date per le partenze delle navi mercantili e raccomandò di affrettare quelle non ancora effettuate. Gli fu presentata la dolorosa necessità di affondare i piroscafi *Integritas*, *Carso* e *Marghera* che non era stato possibile mettere in condizioni di poter navigare; il Vicerè diede la sua approvazione anche su questo punto.

Quanto al piroscafo jugoslavo *Durmitor*, le istruzioni, poichè l'Italia non era in guerra con la Jugoslavia, furono che venisse lasciato a galla a disposizione dell'equipaggio, se e quando questo avesse fatto ritorno a Chisimaio.

La sera stessa dell'11 febbraio partirono per Mogadiscio la cisterna *Pensilvania* carica di nafta, il piroscafo *Askari* carico di fusti vuoti, ed il rimorchiatore tedesco *Kionga*.

Nella notte partirono per Diego Suarez il piroscafo tedesco *Uckermark*; la motonave *Duca degli Abruzzi*, carica; i piroscafi *Leonardo da Vinci* e *Manon*, vuoti.

Intanto il comandante della Piazza, colonnello Bernardi, aveva ordinato di procedere allo sgombrò della Piazza stessa, alle distruzioni opportune, ed aveva comunicato al Comando Marina che egli col suo comando e tutte le forze di terra avrebbe ripiegato su Gumbo (circa 12 km da Chisimaio) il mattino del 12 febbraio.

Allo scopo di non destare allarme nella popolazione indigena, che avrebbe potuto anche creare intralci al sollecito svolgimento delle operazioni, fu stabilito che le tre navi mercantili rimaste venissero affondate silenziosamente, senza far funzionare quei congegni esplosivi che erano stati predisposti. Furono così aperte tutte le comunicazioni col mare ed altre ne furono provocate mediante rotture. Alle 03.00 del mattino del 12 febbraio le navi cominciarono ad affondare; la cisterna *Marghera* affondò rapidamente; i piroscafi *Carso* ed *Integritas* impiegarono più tempo ed il loro affondamento fu affrettato alcune ore più tardi mediante qualche cannonata spa-

rata dalla batteria dell'isola dei Serpenti. Subito dopo, i pezzi vennero inutilizzati e la batteria venne evacuata.

Tutti i mezzi semoventi che erano in grado di raggiungere Mogadiscio — due piccoli rimorchiatori e quattro grosse motobarche — furono riuniti in un convoglio di cui prese il comando il tenente colonnello Serra Maninchedda. Imbarcati su queste unità tutti i materiali che si poterono recuperare, tra cui quelli della stazione r.t. principale, il convoglio partì nel pomeriggio del 12 febbraio per Mogadiscio.

Compite, in quella stessa giornata, le distruzioni o inutilizzazioni delle opere, delle armi e di tutto il materiale militare; affondati tutti i natanti appena ultimato lo sgombero delle isole; fatta defluire la nafta rimasta nei serbatoi, tutto il personale di Marina di Chisimaio, cioè circa 600 nazionali e 400 ascari, con tutte le armi portatili, le mitragliere e i relativi munizionamenti, partì su autocarri per Gumbo.

Verso le 19 del 12 febbraio 1941 il comandante Campacci Baligioni lasciava per ultimo Chisimaio.

5. - IL BATTAGLIONE MARINA SULLA LINEA DEL GIUBA.

Il personale di Marina di Chisimaio, giunto a Gumbo la sera del 12 febbraio, venne accampato nei dintorni; ma secondo le disposizioni del Comando dello Scacchiere, la sera dell'indomani 13 avrebbe dovuto proseguire al completo per Mogadiscio, viaggiando di notte per evitare offese aeree; per effettuare questo trasferimento erano stati assegnati alla Marina una trentina di autocarri della 102^a Divisione.

Ma proprio nella giornata del 13 arrivava a Gumbo il capitano di fregata Montanarella che, come sappiamo, era stato destinato a sostituire il comandante Fucci. Egli rientrava da una missione a Dante e solo in quel momento poteva cominciare ad esercitare di fatto il comando della Marina in Somalia. Appreso che Chisimaio era stata evacuata e che i marinai dovevano per ordine superiore trasferirsi a Mogadiscio, tentò di far revocare l'ordine. Ottenne infatti dal comandante del Settore Basso Giuba, generale Santini, trovato a Villaggio Margherita, che il personale della Marina fosse

mandato in linea con le truppe dell'Esercito, per contrastare l'avanzata nemica tendente a tagliar fuori tutto il Basso Giuba.

A Gumbo fu infine possibile effettuare tra i comandanti Montanarella e Campacci Baligioni un rapido sommario passaggio di consegne. Venne quindi organizzato in fretta un battaglione del quale il comandante Campacci Baligioni assunse il comando.

La sera stessa del 13 il battaglione occupò le posizioni assegnategli: posizioni che coprivano un fronte di oltre 1500 metri sulla sinistra del Giuba e poco a monte di Gelib, a difesa del ponte di Alessandra e del vicino traghetto.

Erano trascorse soltanto sessanta ore all'incirca da quando il Vicerè aveva lasciato Chisimaio; durante questo tempo, relativamente molto breve, molto lavoro, come abbiamo visto dalle pagine precedenti, era stato compiuto ed in condizioni disagiatissime; tuttavia le distruzioni o inutilizzazioni erano state compiute con ogni cura, come ebbe a riferire la stessa stampa nemica (1). Il ripiegamento poi era stato necessariamente affrettato e non certo favorito da abbondanza di mezzi di trasporto. E' facile immaginare in quali condizioni i nostri marinai giunsero sulla linea del Giuba e rendersi conto come in tali condizioni essi non costituissero davvero quelle che con termine militare si chiamano « truppe fresche ». Possiamo averne un'idea anche da quanto riferì il comandante Campacci Baligioni nella sua relazione al ritorno dalla prigionia:

« Ai reparti dò ordine di sistemarsi a difesa, provvedendo allo scavo per elementi di trincea ed a lavori in terra, per rendere meno accessibile l'argine del fiume fronteggiante lo schieramento. Però a causa della deficienza di attrezzi, di sacchetti a terra, filo spinato, paletti, ecc., vengono utilizzate a riparo delle truppe diverse zattere da ponte del Genio militare, situate all'asciutto sulla sponda; limitandosi a lavorare il terreno rimasto scoperto, dopo aver avvicinato tra loro testa a testa dette zattere. Il lavoro è ostacolato anche da diversi allarmi aerei ed il pomeriggio, sino ad ora inoltrata, è utilizzato dai comandi di reparto e dagli ufficiali dipendenti ad organizzare i vari servizi.

(1) Dal « Times Weekly » del 26 febbraio 1941: « La guarnigione italiana... ha evacuato Chisimaio il 12 febbraio. Prima di partire essi hanno distrutto ogni cosa di valore ».

« Il personale non è nelle migliori condizioni per una prolungata permanenza sul posto, in quanto la maggioranza, per deficienza di mezzi di trasporto, aveva dovuto abbandonare il proprio corredo, già ridotto alla partenza da Chisimaio, lungo il percorso da Gumbo a Gelib. Inoltre manca al completo il materiale necessario alla cucina da campo, scarseggiano per tutti le coperte, le gilette e le borracce.

« Non pertanto il personale dimostra il massimo entusiasmo e spirito di sacrificio, provvedendo con volontà ed intelligenza a far fronte ai molteplici disagi ».

Riportiamo in appendice (n. 6) uno specchio della composizione del battaglione e dei dettagli dello schieramento.

Oltre l'armamento individuale di moschetti modello 91 e bombe a mano O.T.O., le forze della Marina disponevano di 14 fucili mitragliatori tipo Herstal da 7,92 con dotazione di circa 1800 colpi ciascuno, ma con solo due caricatori per arma, e di 10 mitragliere Breda con abbondanza di munizionamento c.a. (150.000 colpi).

Nei giorni dal 13 al 21 febbraio i reparti furono sottoposti a numerosi attacchi aerei con mitragliamento e spezzonamento; il giorno 15 cominciò anche, ad intervalli, il tiro dell'artiglieria nemica con obiettivi il ponte, la strada ed il traghetto.

Particolarmente severa fu l'azione aerea del giorno 16 febbraio, che causò molte perdite specialmente nel reparto ascari dislocato in boscaglia. Questa azione ebbe inoltre un effetto deleterio sul personale coloniale: parecchi ascari, sgomenti e depressi, si sbandarono cercando ricovero nella boscaglia, nonostante l'opera di persuasione svolta dagli ufficiali. Altre gravi conseguenze non tardarono a farsi sentire: il giorno 20, in seguito a tassative disposizioni impartite sul posto dal generale De Simone comandante dello Scacchiere, si dovette procedere al disarmo dei reparti coloniali ed al loro invio a piedi, sotto scorta, a Mogadiscio, Quest'ordine fu indubbiamente doloroso per noi; ma fu esteso anche ad altri reparti dell'Esercito, e bisogna riconoscere che fu opportuno per evitare altri e più gravi incidenti, specialmente al momento dell'azione.

Le operazioni di disarmo furono compiute ordinatamente; vi furono però tre muntaz miigiurtini e cinque ascari che si rifiutarono recisamente di partire, protestando la loro fedeltà all'Italia ed il loro attaccamento al reparto. Trattandosi di elementi veramente fedeli, idonei e lungamente provati, il comandante del battaglione

consentì che rimanessero. Di quei cinque ascari, due morirono in combattimento due giorni dopo.

Il mattino dello stesso giorno 20 il Comando del Sottosettore impartì l'ordine di spostare due compagnie che erano alla destra del ponte, facendo loro assumere fronte nord, a sbarramento della pista proveniente da Bardera.

In seguito a questo spostamento ed alla partenza degli ascari disarmati, la forza della Marina che rimaneva schierata sul Giuba ad Alessandra era la seguente:

24 ufficiali,
398 sottufficiali e comuni nazionali,
8 coloniali (muntaz ed ascari).

Il 22 febbraio fu il giorno decisivo.

Alle 04.00 ebbe inizio una violenta ed insistente azione aerea e di artiglieria con bombardamento sistematico della strada, del ponte e della linea lungo l'argine. Alle 10.30 il comandante del Sottosettore fece incendiare il ponte ed il traghetto e poco dopo ordinò la difesa ad oltranza di Gelib, indicando che occorreva arrestare ad ogni costo l'avanzata delle autoblindo nemiche.

Alle 13.00 cessò il cannoneggiamento avversario e seguirono alcune azioni di mitragliamento aereo da bassa quota. Alle 14.20, provenienti da Madoca, sulla rotabile, furono avvistate le prime autoblindo dietro le quali avanzava la truppa a piedi. Tutta la linea iniziò quasi simultaneamente il fuoco sulla truppa avanzante (Gold Coast Brigade), infliggendo sensibili e visibili perdite.

Poco dopo la linea venne investita da tre lati: da Madoca, da Mansur e da Gelib. I marinai mantennero contegno calmo e fermo reagendo con fuoco di fucileria e bombe a mano all'avanzata della truppa di colore a piedi. Intanto le autoblindo nemiche percorrevano velocemente il terreno retrostante la linea, falciando con il loro fuoco ogni albero, ogni cespuglio, ogni sporgenza del terreno; le pallottole da 13,2 erano impotenti a fermarle. Fu tentato invano di ostacolare l'avanzata dei carri armati lanciando bombe e liquido incendiario sulle macchine a brevissima distanza.

Alle 15.00 il numero delle autoblindo era già notevolmente aumentato, serrando le distanze e stringendo il cerchio, mentre la truppa nemica appiadata veniva arrestata dal fuoco dei nostri reparti a circa 50 metri dalla linea.

Successivamente, appoggiati dalle autoblindo che presero anche di rovescio le nostre linee, le truppe di colore nemiche passarono

all'attacco; i nostri marinai si difesero strenuamente, resistendo anche corpo a corpo, ma alla fine furono sopraffatti, circondati e catturati. Alle 15.50 anche il comandante del battaglione venne catturato, dopo che aveva scaricato la sua pistola fino all'ultima cartuccia contro il nemico straripante da ogni lato.

Le perdite complessive del battaglione Marina dal 13 al 22 febbraio furono le seguenti:

Nazionali: morti 12 di cui 2 ufficiali,
feriti 72 di cui 4 ufficiali,
dispersi 57.

Coloniali: morti 16,
feriti 62.

Durante le azioni aeree, nello stesso periodo di tempo, gli addetti alle mitragliere abbatterono sicuramente 4 apparecchi nemici.

Il colonnello Mazzi, comandante del Sottosettore di Gelib, nella sua relazione sulla battaglia del Basso Giuba così si esprime nei riguardi dell'azione sostenuta dal battaglione di Marina:

« Combattimento di Gelib: fra il battaglione R.M. e la brigata proveniente da nord; quella stessa che ha combattuto contro il 40° Amara a Madoca. Anche i marinai si sono battuti con tenacia e valore ed hanno subito gravi perdite ».

Il generale Santini comandante del Settore Basso Giuba nella sua relazione riporta testualmente le parole del colonnello Mazzi.

Infine il generale De Simone, comandante dello Scacchiere Giuba, si esprime nei seguenti termini:

« ... a Madoca il 40° battaglione ha perduto più di metà dei suoi uomini ma combatte ancora accanitamente; così il 3° Dubat fra Bua Barugi e Gelib; così a Gelib il battaglione R. M. Le forze nemiche aumentano ad ogni istante; Gelib è piena di autoblindo, di carri, di autocarri ».

6. - CADUTA DI MOGADISCIO.

Organizzato il battaglione Marina, il comandante Montanarella avviò a Mogadiscio tutti quegli altri elementi che non erano assolutamente necessari sul Giuba nella nuova situazione creatasi e che

potevano invece essere utili alla continuazione dell'attività del Comando Marina da trasferire in altra sede: personale tecnico dell'Officina di Chisimaio, personale del servizio amministrativo, radiotelegrafisti.

Ad un sottufficiale r.t. il comandante Montanarella affidò un marconigramma da trasmettere a Massaua, col quale dava notizia: della sua assunzione di comando; dell'avvenuto sgombrò di Chisimaio; del trasferimento a Gelib; dell'invio di un battaglione sul Giuba, chiedendo l'approvazione di questa iniziativa. Informava inoltre l'Ammiraglio di Massaua che non appena ultimata l'organizzazione del battaglione egli si sarebbe trasferito a Brava, dove avrebbe avuto possibilità di comunicare facilmente con Massaua, di usare un cifrario, e di mantenere più stretto contatto sia col nostro battaglione che con il Comando di Settore.

Il comandante Montanarella dovette però trattenersi ancora alcuni giorni a Gelib, sia per provvedere alle necessità logistiche del battaglione che, come abbiamo visto, erano notevoli, sia per attendere che fosse chiusa la questione disciplinare relativa alla defezione degli ascari, sulla quale vi erano divergenze di giudizi; partì infine la sera del 18 febbraio per Brava; ma prima di giungervi incontrò un automezzo proveniente da Mogadiscio che recava per lui i seguenti marconigrammi:

Da Supermarina:

« Elogio vostra iniziativa, fiero che i marinai possano contribuire difesa Giuba ».

Da Marisupao Massaua:

« Maristat approva vostra iniziativa. Però V.S. invece di recarsi Brava si rechi Mogadiscio per organizzarvi Comando Marina ».

Giunto finalmente a Mogadiscio, il comandante Montanarella trovò che la città era stata dichiarata aperta e ne era stata decisa l'evacuazione; non poté organizzare il Comando Marina e non gli restò che seguire con i suoi dipendenti, circa 200 uomini, il Comando Scacchiere e le truppe nel ripiegamento su Balad e Belet Uen, verso Harar.

La partenza da Mogadiscio avvenne il 23 febbraio; ma non possiamo terminare qui la cronistoria degli avvenimenti di Mogadiscio relativi alla Marina, perchè dobbiamo ricordare la spedizione del

tenente colonnello di porto Serra Maninchedda e le navi mercantili che avevano lasciato Chisimaio in seguito allo sgombrò di quella Piazza.

I due rimorchiatori e le quattro grosse motobarche, partiti da Chisimaio il 12 febbraio, giunsero il giorno seguente a Brava dove trovarono il piroscafo *Askari* che, colpito da bombe di aerei e gravemente danneggiato, si era portato ad incagliare. Venne in seguito abbandonato.

A Brava il tenente colonnello Serra Maninchedda fece fare una sosta di due giorni per poter eseguire manutenzione ai motori ed alle macchine e per far riposare la gente.

Il giorno 15 vi furono attacchi aerei con mitragliamenti, che però non causarono nè vittime nè danni gravi; i nostri assisterono anche all'azione di un incrociatore britannico che sparò 23 salve contro il Quartiere generale del Comando di Settore che era ubicato a Modun, dietro la duna di Brava.

Il 18 febbraio tutti i natanti erano riuniti a Mogadiscio.

Il piroscafo *Somalia*, partito da Chisimaio la sera del 10 febbraio, giunse a Mogadiscio, fu scaricato e fatto proseguire per War Sceik e successivamente per Diego Suarez dove giunse il 2 marzo. (Vedi appendice n. 1).

La cisterna *Pensilvania*, partita da Chisimaio la sera dell'11 febbraio, fu bombardata da un incrociatore nemico il giorno 13; perdette circa 2000 tonnellate di nafta e si portò ad incagliare nei pressi di Mogadiscio per tentare di salvare il rimanente carico. Cadde poi in mano degli Inglesi.

Il tenente colonnello Serra Maninchedda, giunto a Mogadiscio, riprese la direzione dei servizi della Capitaneria di porto e li mantenne pienamente efficienti fino all'ultimo. Decisa la dichiarazione di città aperta e l'evacuazione dei comandi e delle truppe, egli e tutto il personale della Capitaneria di porto, secondo gli ordini a lui comunicati dal Governo come pervenuti dal Vicerè, dovevano rimanere sul posto per essere inquadrati nelle forze di polizia fino alla consegna della città; inoltre, nessuna distruzione doveva essere effettuata in porto.

La confusione che regnava non ispirò al tenente colonnello Serra Maninchedda sufficiente persuasione riguardo ai suddetti ordini; ed egli di sua iniziativa dispose egualmente per distruzioni ed affondamenti e tempestivamente attuò le une e gli altri, sì che nessun impianto portuale fu lasciato in piedi o comunque utilizzabile.

Dalla sua relazione stralciamo ora una parte con la quale diamo notizia degli ultimi avvenimenti interessanti la Marina a Mogadiscio:

« Il giorno 22 febbraio, mentre provvedevo a predisporre le distruzioni, mi pervenne da Vittorio d'Africa una pressante richiesta telefonica del generale De Simone di inviare con ogni mezzo il massimo quantitativo di viveri possibile in Migiurtinia. Pensai intendesse ripiegare su quella zona con le sue truppe.

« Non funzionando più i servizi della Piazza, tutto ciò che mi fu possibile raccogliere di viveri nei magazzini convogliai al porto ed iniziai la caricazione di maone a motore. I giorni 22 e 23 feci partire due carichi di circa 30 tonnellate ciascuno. Il 24 iniziai la caricazione di un motoveliero da 100 tonnellate col quale, lasciando libero il piroscafo *Somalia*, mi proponevo di trasferirmi in Migiurtinia all'ultimo momento.

« Per il 25 febbraio era prevista la consegna della città. Caricai tutto il 24 e parte del 25, rimanendo inteso col Governo che al momento in cui i delegati sarebbero usciti per trattare la resa me ne sarebbe stata data notizia per far partire tempestivamente il motoveliero e caricare così fino all'ultimo il massimo di viveri.

« La notte del 24 inviai per via di terra a War Sceik il tenente di vascello Guida per comunicare al piroscafo *Somalia* l'ordine di partire immediatamente per Diego Suarez ed evitare così la cattura all'ancoraggio. Mi risulta che il piroscafo giunse a Diego Suarez ove pare si sia autoaffondato quando gli Inglesi occuparono l'isola di Madagascar.

« Come ho detto, il 25 continuai la caricazione di viveri per la Migiurtinia; senonchè, nelle prime ore pomeridiane di detto giorno, mentre ancora ero intento a detto lavoro (non essendovi più grue, col personale della Capitaneria, ufficiali compresi, e pochi indigeni rimasti, si provvedeva anche al facchinaggio), contrariamente agli accordi intervenuti venni telefonicamente informato dal podestà di Mogadiscio della resa della città quando le truppe britanniche vi erano già entrate. Dal Governo si erano dimenticati di darmi l'avviso stabilito.

« Comunicai al podestà che sarei partito immediatamente col carico di viveri; ma egli, che aveva assunto il governo della città, mi ordinò il fermo di ogni movimento, essendo questo negli accordi, e non volendo provocare rappresaglie. Mi ordinò inoltre di

provvedere col personale della Capitaneria al mantenimento dell'ordine nell'ambito portuale ed alla protezione dei magazzini doganali.

« Preclusa ogni possibilità di abbandonare via mare la città e sprovvisto di qualsiasi mezzo per abbandonarla via terra, il mattino del successivo giorno 26 febbraio, presso la sede del comando della Capitaneria di porto, col personale mio dipendente venni catturato ».

7: - GLI AVVENIMENTI FINALI NELLA SOMALIA NORD-ORIENTALE (MIGIURTINIA).

Occupata Mogadiscio, gli Inglesi volsero a nord la marcia della loro offensiva, verso il cuore dell'Impero, trascurando completamente la Migiurtinia. Nè ebbero alcuna fretta di occuparla, come del resto non ebbero fretta di rioccupare interamente il loro Somaliland che le nostre truppe avevano evacuato nella prima metà di marzo allorchè l'offensiva nemica stava per giungere nella piana di Giggiga (Harar); gli Inglesi sbarcarono subito (17 marzo) truppe a Berbera, ma soltanto alla fine di aprile mossero, dalla Somalia britannica, verso la Migiurtinia, come vedremo tra poco.

La Migiurtinia rimase in tal modo tagliata fuori, con modestissimi presidi nazionali, con malfide bande di indigeni che cominciarono ben presto a defezionare, con scarsi e difficili collegamenti tra le varie località presidiate; unica possibilità di comunicazione erano le stazioni r.t. della Marina: Eil, Dante, Bender Cassim, Crispi, Alula. Il loro servizio era regolato dal centro r.t. di Addis Abeba e poi, quando questa fu sgombrata, da Gimma ove si trasferì la Direzione dei servizi r.t. della Marina in A.O.I. (capitano di vascello Rappini).

Il 16 aprile il Comando del Settore Migiurtinia (colonnello De Maria), stabilitosi a Tohen (Crispi) ordinò il ripiegamento su quella località dei presidi di Dante e di Bender Cassim, lasciando sul posto il personale delle stazioni r.t. e delle stazioni di vedetta. Il Comando Servizi R. Marina di Dante inviò a Tohen le mitragliere della Marina con armamenti e munizioni e, d'intesa col Comando del Settore rimase a Dante, con un gruppo di marinai per effettuare le distruzioni delle opere al momento opportuno.

Il 24 aprile autocolonne provenienti dalla Somalia britannica occuparono il villaggio di Garoe e pochi giorni dopo quello di

Gardò. Il 2 maggio soltanto si ebbe notizia del fatto, quando cioè la stazione r.t. di Eil (distante circa 150 chilometri, in linea d'aria, da Garoe) informò Gimma:

— che il commissario regio di Eil era partito il giorno prima per Garoe, avvertendo che sarebbe stato di ritorno verso mezzogiorno del 2; ma che a sera non era ancora tornato;

— che un somalo, giunto dalla boscaglia, aveva affermato che Garoe era stata occupata dagli Inglesi e che parte dell'autocolonna aveva proseguito per Gardò.

Il 5 maggio una « nota r.t. » da Gimma avvertiva Roma che la stazione r.t. di Bender Cassim non avrebbe più trasmesso. Supermarina chiese se Bender Cassim risultava occupata dal nemico ed invitò Gimma a dare più diffuse notizie, che a Roma evidentemente scarseggiavano, sulla situazione in Migiurtinia. Il 6 maggio giunse a Supermarina la risposta di Gimma che trascriviamo integralmente:

« 00590. - Riferimento telegramma 27425 corrente 5. - Bender Cassim era da tempo stata sgombrata da presidio militare ripiegato a Tohen. Mattino corrente 5 aerei inglesi atterravano quella località e prendevano contatto con autorità locali; poco dopo stazione r.t. comunicava iniziare propria distruzione, ritengo per ordine autorità locale competente giusta istruzioni in vigore. Caduta Bender Cassim è molto probabilmente in relazione arrivo colonna inglese che giorni precedenti avrebbe occupato Garoe e Gardò. Stazioni r.t. ancora in funzione sono Eil, Dante, Crispi, Alula. Rimangono inoltre Mariser Dante, stazione di vedetta e stazione di segnalazione Dante, stazione di vedetta Crispi. Situazione Migiurtinia è critica per isolamento, scarsità viveri, turbolenza indigeni. Occupazione inglese si estende progressivamente. Comando militare Settore Migiurtinia, attualmente Tohen e che ha propria dipendenza circa 300 nazionali e 200 ascari, informa che scorte viveri sono sufficienti fino 15 giugno. Inglesi hanno comunicato commissario Eil che saranno colà tra pochi giorni. Per disposizione Comando Superiore FF. AA. in A.O.I. tutela personale Marina Migiurtinia è affidata quel Comando Settore ed ordine distruzione impianti viene dato da Comando Presidio delle singole località ».

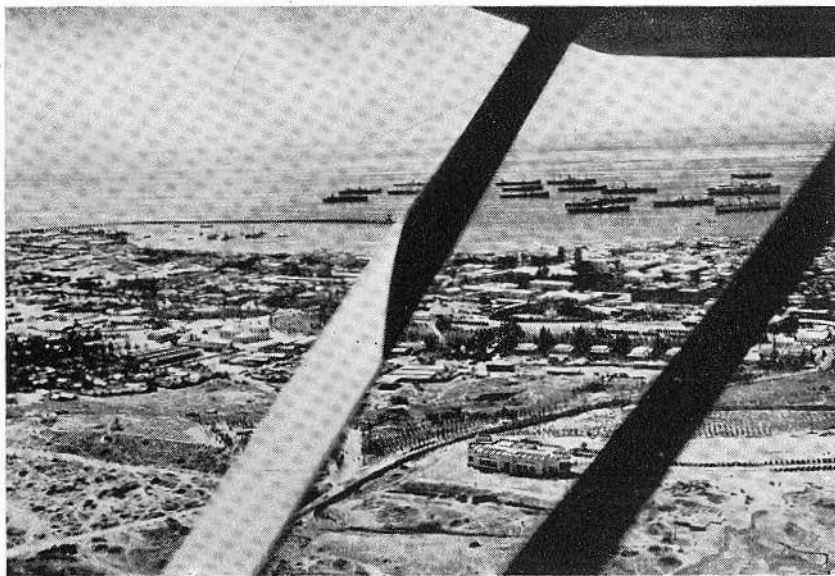
In armonia con queste ultime disposizioni del Comando Superiore delle FF. AA. si regolò il personale della Marina nelle rimanenti località, man mano che quelle cadevano in mano nemica.

Le truppe che avevano occupato Bender Cassim dopo la ricognizione compiuta da elementi giunti via aerea mossero l'11 maggio verso Dante che il giorno 16 veniva occupata col concorso di altre truppe giunte via mare; il 18 le truppe costringevano alla resa il presidio che si trovava nell'Uadi Tohen.

La stazione r.t. di Alula alle 15 dello stesso giorno 18 comunicò che iniziava la distruzione degli apparati.

Ultima a cessare il servizio fu la stazione r.t. di Eil, perchè nonostante le avvisaglie ed i preavvisi, di cui abbiamo parlato più sopra, potè regolarmente trasmettere fino al 29 maggio. Il 31 maggio infatti Supermarina fu informata da Gimma che la stazione r.t. di Eil

« alle 05.15 del 29 maggio dava il "ricevuto" all'ordine di questa Maricomun di distruggere immediatamente i codici. Dopo predetta data non ha più risposto consueti appuntamenti ».



Mogadiscio: veduta aerea.



APPENDICI



NOTIZIE SULLE NAVI MERCANTILI IN A.O.I.

Il 10 giugno 1940 Supermarina lanciava « all'aria » per r.t. il seguente « Avviso ai naviganti »:

« Dalle ore 00.00 del giorno 11 giugno l'Italia è in guerra con Francia ed Inghilterra. Navi mercantili nazionali all'estero dirigano subito porto nazionale o neutrale. Capitani affondino navi quando necessario per evitare cattura ».

Dopo i primi giorni di ostilità si trovavano riunite nei nostri porti dell'A.O.I. le seguenti navi mercantili nazionali:

a Massaua: *Himalaya* - *India* - *Brenta* - *Vesuvio* - *A. Treves* - *Giove* - *Arabia* - *Niobe* - *XXIII Marzo* - *Impero* - *Adua* - *C. Campanella* - *Colombo* - *Moncalieri* - *Antonio C.* - *Riva Ligure* - *Sauro* - *Bottego* - *Piave* - *Tripolitania* - *Urania* - *Mazzini*. Complessivamente 4 motonavi e 18 piroscafi, tra cui due cisterne;

ad Assab: piroscafo *Sannio*;

a Chisimaio: *Duca degli Abruzzi* - *Savoia* - *E. Mazzella* - *Adria* - *Leonardo da Vinci* - *Manon* - *Carso* - *Somalia* - *Marghera* - *Integritas* - *Pensilvania*. Complessivamente 1 motonave e 10 piroscafi, tra cui due cisterne; di queste ultime, *Pensilvania* era a disposizione della Marina germanica per rifornimenti di unità in Oceano.

Nel capitolo X abbiamo visto quale fu la sorte delle navi mercantili che si trovavano a Chisimaio quando in seguito all'offensiva britannica si iniziarono i preparativi per la resistenza ad oltranza della Piazza.

Dobbiamo ora aggiungere che di quelle navi che poterono partire per Diego Suarez giunsero a destinazione soltanto *Duca degli Abruzzi* e *Somalia*; le altre, cioè *Adria*, *Savoia*, *E. Mazzella* e *Leonardo da Vinci* furono catturate dal nemico durante la navigazione.

Quando, nel maggio 1942, Diego Suarez venne occupata dagli Inglesi, *Duca degli Abruzzi* e *Somalia* si autoaffondarono in quel porto.

Circa un terzo delle navi mercantili che si trovavano a Massaua all'inizio delle ostilità furono dislocate, per realizzare un certo diradamento degli ancoraggi, nella rada del Gubet, all'isola Dahlach Chebir.

Allorchè si delineò la probabile caduta della Piazza e si cominciò a predisporre le partenze delle unità che erano o potevano essere messe in condizioni di affrontare una lunga navigazione, si presero in considerazione anche le navi mercantili.

Al capitolo VIII (paragrafo 3) abbiamo riportato una lettera dell'ammiraglio Bonetti a Supermarina, in cui erano espresse parecchie riserve nei ri-

guardi dell'uscita in Oceano Indiano delle navi mercantili, sia nazionali che germaniche. Condizioni degli apparati motori e delle carene, forte riduzione della velocità, specialmente in relazione alla vigilanza nemica nello Stretto di Bab el Mandeb, difficoltà di rifornimenti e di ricostituzione degli equipaggi, costituirono un complesso di fattori negativi per i quali il numero delle navi mercantili nazionali che si poterono considerare idonee a tentare l'impresa si ridusse a cinque o sei, non di più.

In condizioni di efficienza particolarmente favorevoli era la motonave *Himalaya*, di 12.000 tonnellate e 12 nodi di velocità, appartenente al Lloyd Triestino. Rapidamente approntata e rifornita, l'*Himalaya* partì da Massaua la sera del 1° marzo 1941, in quello stesso periodo nel quale partirono i quattro sommergibili. Passato senza incidenti, nella notte successiva, lo Stretto di Bab el Mandeb, l'*Himalaya* percorse felicemente 8.900 miglia e giunse a Rio de Janeiro il 4 aprile.

I successivi avvenimenti del mese di marzo 1941, che abbiamo descritto al capitolo VIII, consentirono all'ammiraglio Bonetti di far partire da Massaua ancora due navi soltanto: la motonave *India* ed il piroscafo *Piave*; ma nè l'una nè l'altro riuscirono a passare lo Stretto di Bab el Mandeb.

Atteso il periodo favorevole del novilunio, l'*India* partì il 23 marzo; ma il giorno seguente, avendo la stazione r.t. di Massaua intercettato da comunicazioni inglesi la notizia che il piroscafo tedesco *Oder*, anch'esso partito da Massaua, era stato sorpreso nei pressi dello Stretto e catturato dal nemico, Marisupao ordinò all'*India* di entrare ad Assab. Il giorno 28 la motonave riprese il viaggio, ma dovette poco dopo rientrare ad Assab perchè lo stato del mare, il vento e la corrente contrari non le permettevano di superare la velocità di 4 nodi.

Il 30 marzo partì da Massaua il piroscafo *Piave*, che però in seguito ad avaria dovette entrare anch'esso ad Assab.

Il 2 aprile, avuta notizia dell'affondamento in Mar Rosso del piroscafo tedesco *Bertrand Rickmers*, l'ammiraglio Bonetti dispose che *India* e *Piave* rimanessero ad Assab, per autoaffondarsi al momento opportuno.

Ormai la vigilanza del nemico sullo Stretto di Bab el Mandeb non avrebbe più consentito a nessuna nave poco veloce di passare in Oceano Indiano.

Le navi mercantili germaniche presenti nei nostri porti all'inizio delle ostilità o che vi giunsero qualche giorno dopo erano le seguenti:

a Massaua: *Coburg* - *Oliva* - *Krefeld* - *Liebfels* - *Oder* - *Frauenfels* - *Lichtenfels* - *Bertrand Rickmers* - *Wartenfels*. Complessivamente 1 motonave e 8 piroscafi;

ad Assab: piroscafo *Gera*;

a Chisimaio: piroscafi *Tannenfels* - *Uckermark* - *Askari*.

La Marina germanica si occupò delle possibili partenze delle sue navi mercantili da Massaua servendosi, come era logico, del tramite dell'addetto navale a Roma e del Comando Superiore di Marina in A.O.I., e col criterio di rifornire poche unità ma dare ad esse la massima autonomia. Il nostro Comando diede tutto l'appoggio che fu possibile per i preparativi di partenza;

furono approntati rapidamente la motonave *Coburg* ed il piroscafo *Wartenfels* che partirono rispettivamente il 21 ed il 26 febbraio, riuscendo entrambe a passare in Oceano Indiano.

Verso la fine di marzo furono pronte altre tre navi, ma questa volta la fortuna fu avversa come lo fu ai nostri *India* e *Piave*. L'*Oder*, come si è già detto, fu catturato. Il 29 marzo ed il 1° aprile partirono, rispettivamente, i piroscafi *Bertrand Rickmers* e *Lichtenfels*; ma il 2 aprile, in seguito all'affondamento del primo, Marisupao, oltre ad ordinare che *Piave* ed *India*, come abbiamo già detto, rimanessero ad Assab, fece anche rientrare a Massaua il *Lichtenfels*.

Nel capitolo X abbiamo parlato dell'*Uckermark* e dell'*Askari*, partiti da Chisimaio; non ci siamo occupati del *Tannenfels* poichè questo piroscafo partì da Chisimaio prima dell'offensiva britannica, per una missione dietro dirette istruzioni del Governo germanico.

Il piroscafo *Gera* da Assab fu mandato a Massaua verso il 20 febbraio, per i lavori necessari a riprendere il mare per lunghe navigazioni; ma tali lavori non poterono essere eseguiti ed il piroscafo seguì, con l'autoaffondamento, la sorte degli altri rimasti a Massaua.

LA DIFESA CONTROAEREA DI MASSAUA

(Relazione del 1° tenente di vascello Luigi Uccelli, comandante della DICAT di Massaua, in data 22 novembre 1940).

ORGANIZZAZIONE.

La posizione geografica di Massaua e le condizioni di ambiente non consentono in generale di poter disporre di una maglia di avvistamento a largo raggio, e questo anche per l'ubicazione degli aeroporti nemici, dai quali partono le offese per Massaua, sistemati a Port Sudan ed in prossimità del confine.

Per tutte le offese provenienti dal settore di terra invece si può usufruire della maglia di avvistamento di Asmara affidata al R. Esercito ed opportunamente integrata da alcuni posti di vedetta della R. Marina.

La fortunata presenza delle isole fronteggianti Massaua ha potuto consentire la distribuzione dei P.A.V. lungo un semicerchio in maniera tale da assicurare nel modo più assoluto l'avvistamento degli aerei. Però tale semicerchio, per le condizioni geografico-ambientali accennate, è forzatamente a piccolo raggio. Non potendo avere la possibilità di disporre di una rete completa di avvistamento a più largo raggio si è integrata quella ravvicinata con P.A.V. lontani sulle probabili rotte di avvicinamento.

Date le condizioni sopra esposte e la elevata velocità degli aerei moderni, che al massimo in soli nove minuti dal P.A.V. più lontano della maglia ravvicinata possono raggiungere Massaua, si rendeva impellente il problema della rapidità delle comunicazioni in modo che le notizie di avvistamento dei P.A.V. della rete giungessero senza alcun ritardo apprezzabile al Comando DICAT.

Per ottenere ciò si è dovuto:

- 1° - accentrare il C.R.N. (1) presso il comando DICAT;
- 2° - suddividere i P.A.V., che sono stati tutti muniti di stazioni r.t., in due gruppi, nord e sud, aventi onde di servizio differenti, facendo capo ciascuno ad un capolinea;
- 3° - usare tabelle di scoperta convenzionali che consentano la massima rapidità di uso e di trasmissione di tutti i dati riguardanti il numero, le rotte, le quote ed il tipo degli aerei avvistati;
- 4° - avere la certezza di ricezione del segnale di avvistamento, sempre lanciato all'aria, sistemando presso il comando DICAT due stazioni di intercettazione, una per il gruppo nord ed una per il gruppo sud.

Le disposizioni adottate hanno risposto pienamente allo scopo.

All'inizio delle ostilità la difesa era affidata a sette batterie c.a. (sei da 76/40 ed una da 102/35, tutte su quattro pezzi) sistemate col criterio di difendere tutti i probabili obiettivi militari e d'interesse militare di Massaua. In

(1) Centro Raccolta Notizie.

seguito all'intensificazione degli attacchi aerei diretti contro la base si è piazzata un'altra batteria usufruendo di quattro pezzi da 76/30 precedentemente destinati alle unità di dragaggio e resisi disponibili. La batteria è stata sistemata in località « Amateri » per consentire una migliore difesa degli obiettivi militari marittimi.

Il sistema fisso delle batterie è stato opportunamente integrato con postazioni fisse e mobili (autocarrate) di complessi binati da 13,2 resisi man mano disponibili, che consentono un'ottima difesa ravvicinata di ogni obiettivo. Tale provvedimento è particolarmente efficace in casi di attacchi a basa quota e con forti variazioni di moto dei velivoli nemici.

Non potendo disporre di ufficiali tecnicamente preparati non è stato possibile suddividere le batterie in due o più gruppi periferici e tutte le armi fanno capo al comando DICAT. A tale scopo ogni batteria ed ogni gruppo di postazioni di mitragliere è collegato col comando DICAT con telefoni diretti ed indipendenti che consentono qualunque scambio di notizie sia durante la fase di avvistamento che durante quella del tiro. A riserva di questo sistema, in caso di danni alle linee telefoniche, si è provveduto a dotare le batterie di apparati r.t. ricevitori che consentono di poter far loro ricevere radiofonicamente dal comando DICAT tutte le notizie utili e gli ordini necessari.

MODALITÀ SEGUITE DAL NEMICO NEGLI ATTACCHI AEREI.

Fino alla data odierna le azioni offensive degli aerei nemici si sono limitate al bombardamento e mitragliamento.

ATTACCHI DIURNI.

Fino ad oggi la provenienza degli aerei è sempre stata dal settore nord, e non si ha timore di sbagliare individuando i campi di partenza in Port Sudan e nelle sue vicinanze immediate. In un primo tempo gli aerei seguivano la linea di costa ed erano facilmente avvistati da tutti i posti di vedetta sistemati su questa rotta.

Successivamente il nemico, individuati i posti di vedetta dopo averne bombardato e mitragliato diversi, ha cercato di avvicinarsi a Massaua con rotte varie tendenti soprattutto ad eludere la vigilanza delle stazioni di avvistamento, tenendo però sempre come riferimento la costa e preferendo buttarsi verso terra a circa 40 km a nord di Massaua per entrare sull'obiettivo dai settori di ponente. Solo raramente il nemico ha tentato di entrare dal mare. Questa entrata, adottata particolarmente nel primo mese di guerra, si è dimostrata a favore della reazione della difesa c.a. che ha ottenuto in queste occasioni i suoi maggiori successi.

Il nemico non ha mai effettuato incursioni con un numero rilevante di apparecchi, ma ha impiegato squadriglie isolate da un minimo di tre ad un massimo di cinque. Solo due attacchi, il 30 giugno ed il 4 agosto, sono stati condotti rispettivamente con nove e tredici apparecchi susseguentisi ad intervallo di pochi minuti in formazioni di squadriglia con direttrici di attacco differenti.

Un solo attacco è stato condotto con due apparecchi del tipo « Bristol Blenheim » che hanno operato isolatamente.

Nel primo mese delle ostilità il nemico ha impiegato aerei del tipo «Vickers Wellesley» operanti in formazioni di quattro o di cinque unità a quote varie e precisamente sui mille metri nei primi attacchi e poi dai 2000 ai 5000 metri. A quote inferiori ai 2500 metri la difesa c.a. ha sempre avuto buon gioco con questo tipo di apparecchio.

Verso la metà di luglio sono comparsi i primi aerei del tipo «Bristol Blenheim Mark IV» che entrando in maglia a quota alta hanno effettuato i loro attacchi picchiando e zigzagando sull'obiettivo e sganciando a quote intorno a 1000 metri. Con queste modalità gli aerei raggiungono velocità intorno ai 500 km/ora e alcune volte hanno anche sganciato in virata.

Da circa due mesi, durante gli attacchi diurni non sono stati più impiegati i tipi Wellesley. Mentre in principio i tipi Blenheim effettuavano le loro incursioni esclusivamente come sopra descritto, ora, adeguatasi la difesa a questo tipo di attacco, a volte bombardano da altissima quota superiore ai 5000 metri.

Il nemico ha sempre adeguato i suoi attacchi alle condizioni di luce e particolarmente sempre col sole alle spalle negli attacchi a quote basse e col sole allo zenit nei bombardamenti in quota. Si è anche constatato che le direttrici di attacco sono sempre state studiate in modo da poter uscire rapidamente dalla zona di reazione contraerea.

Nessuna formazione si è mai fermata o è ritornata sull'obiettivo, preferendo talvolta sganciare lontano dall'obiettivo stesso quando la reazione contraerea, particolarmente violenta ed efficace, costringeva la formazione a cambiare la rotta di attacco.

IMPIEGO DELLA CACCIA.

Fino a che è stata lasciata a Massaua una sezione di caccia (fine settembre), questa è stata impiegata guidandola con trasmissioni radiofoniche dal comando DICAT. Per ottenere ciò, essendo gli apparecchi da caccia privi di installazioni, si sono studiate e realizzate le sistemazioni per la trasmissione radiofonica.

I risultati ottenuti sono stati veramente soddisfacenti.

ATTACCHI NOTTURNI.

Gli attacchi notturni sono sempre stati condotti durante il periodo lunare sfruttando le notti di luna dal terzo giorno di età al venticinquesimo.

Nel periodo di luna piena si sono avute persino sette ore di allarme. Ciò fu dovuto al fatto che per raggiungere l'altopiano eritreo per altri obiettivi, gli aerei sono sempre passati nelle immediate vicinanze di Massaua sia dalla parte del mare che da quella di terra (sempre con provenienza da nord) dimostrando di aver scelto come punto di riferimento questa base e portando l'attacco a Massaua con un'aliquota degli aerei in volo. In tal modo, anche quando l'attacco non è diretto su Massaua, è necessario stare all'erta poichè soltanto all'ultimo momento gli aerei cambiano rotta dirigendosi su altri obiettivi.

In una sola incursione è stato diretto un attacco in forze contro Massaua con impiego dai 15 ai 18 aerei isolati dei quali solamente due sono riusciti a forzare lo sbarramento ed altri due hanno lanciato bombe in aperta campagna.

Di notte gli aerei non vengono mai in formazioni numerose; o isolati o al massimo due in sezione. Navigano distanziati portandosi sull'obiettivo ad intervalli di almeno dieci minuti. Raramente su Massaua sono stati impiegati razzi illuminanti per illuminare gli obiettivi diretti; risulta invece che ne viene fatto largo uso in quelle località dove non esiste reazione c.a. o dove questa è molto limitata.

Su Massaua sorvolano la zona tenendosi fuori della cerchia di difesa tentando di riconoscere prima l'obiettivo o almeno qualche punto di riferimento e poi si dirigono in modo da sganciare rimanendo il minor tempo possibile sottoposti al fuoco delle batterie. Non è possibile vedere gli aerei di notte; le segnalazioni vengono fatte basandosi esclusivamente sul rumore dei motori percepito dagli aereofoni.

COMUNICAZIONI.

Il servizio di scoperta è affidato ai P.A.V. forniti di aereofoni ed equipaggiati con segnalatori. I P.A.V. sono collegati col comando DICAT, attraverso i capilinea, con stazioni r.t. campali (S. 10 e T. 150).

I P.A.V. sono stati divisi in due gruppi e precisamente:

Gruppo Nord (capolinea Ras Garara): Cavet - Difnein - Sceik el Abù - Dehel - Dur Gaam - Ras Arb.

Gruppo Sud (capolinea quota 21): Socra - Dilemmi - Shumma - Umm es Sarig - Thid.

Inoltre le stazioni di vedetta ausiliarie di Dogali (con personale del R.E.) Ghinda, Embatkalla (polveriera) e Zula (con personale R.A.) sono collegate telefonicamente e direttamente col comando DICAT. I due capilinea sono collegati direttamente con telefono col comando DICAT.

I collegamenti r.t. hanno funzionato sino ad oggi in modo soddisfacente, però si sono constatate facili avarie ai generatori delle stazioni S. 10 a pedale per cui sarebbe necessario poter disporre di almeno una decina di generatori di rispetto. Le stazioni tipo T. 150 hanno sempre risposto bene allo scopo. Il clima della zona è particolarmente dannoso alle pile dei ricevitori per cui si esauriscono in breve tempo e non vi è scorta sufficiente.

Gli aereofoni sono di tipo antiquato e sono tutti senza correttori di parallasse.

Il personale dei P.A.V. merita particolare segnalazione perchè ha sempre risposto pienamente allo scopo.

IMPIEGO DELLE ARMI.

Delle otto batterie esistenti soltanto una, quella da 102/35, è dotata di centrale S. Giorgio tipo G. Le sei batterie da 76/40 sono dotate di centrale speditiva « Bragadin » e per quella montata successivamente con 76/30 si adopera il metodo « Smeraldi » con alcune modifiche di adeguamento per la velocità degli aerei moderni.

Nei casi di attacchi in picchiata, non rispondendo la centrale « Bragadin » allo scopo, si è impiegato il tiro di sbarramento puntato seguendo attentamente le variazioni di sito per l'inversione di segno dei cursori verticali.

In alcuni casi di attacco diretto contro la batteria si è dimostrato particolarmente efficace il tiro preparato.

Durante gli attacchi notturni, non potendo disporre di un numero di batterie sufficienti per coprire simultaneamente l'intera poligonale, nè di munizioni sufficienti per una anche modestissima durata d'uno sbarramento totale, si sono assegnati più settori ad ogni batteria. Lo sbarramento non viene effettuato preventivamente ma, determinata bene la rotta d'attacco dell'aereo, viene dato l'ordine di fuoco alle batterie interessate tenendo conto del punto di sgancio. In tal modo l'aereo improvvisamente trova sulla sua rotta un intenso fuoco che l'obbliga o al rischio dell'attraversamento o a cambiare rotta se ancora in tempo. Spesso gli aerei nemici hanno desistito dall'attacco preferendo sganciare le bombe fuori obiettivo.

Contemporaneamente all'apertura del fuoco di sbarramento vengono accesi i proiettori, già in punteria per l'asservimento agli aereofoni. Ad aereo illuminato le batterie passano automaticamente al tiro in caccia.

Si è però constatato che non appena gli aerei sono presi nei fasci dei proiettori fanno sempre rapide manovre per sottrarsi e desistono dall'attacco.

Come munizionamento si è constatato che i proiettili da 13,2 hanno poca efficacia sugli aerei moderni, specialmente i « Blenheim », protetti da corazzette dello spessore di 6 mm.

COMPORTAMENTO DEL PERSONALE.

Il personale si è comportato tutto in modo più che lodevole, esemplare. Si tiene a precisare che l'efficienza di una batteria c.a. è quasi totalmente dovuta al perfetto allenamento del personale, alla calma e al sangue freddo durante l'attacco, e alla preparazione tecnica del comandante della batteria, per il quale incarico è necessario siano preposti ufficiali scelti, di provate qualità morali e professionali e prontezza di percezione.

Data la scarsità di elementi della categoria cannonieri si è dovuto provvedere alla sostituzione con marinai ed ascari cannonieri, con ottimi risultati.

Anche durante attacchi diretti contro le batterie il contegno del personale è stato superiore ad ogni elogio, poichè ognuno ha tenuto il proprio posto senza alcuna esitazione benchè vi fossero perdite in batteria.

APPARECCHI ABBATTUTI.

Gli apparecchi abbattuti accertati dalla difesa c.a. di Massaua alla data odierna sono in numero di 20; i probabili sono in numero di 2.

CRONISTORIA DELLE INCURSIONI AEREE SU MASSAUA

DALL'11 GIUGNO AL 21 NOVEMBRE 1940.

- 11 giugno - Bombardamento con obbiettivo l'aeroporto di Otumlo - lievi danni alle installazioni fisse del campo ed incendio di circa 800 tonnellate di benzina avio del deposito R. Aeronautica di Archico.
- 14 giugno - Bombardamento con obbiettivo le sistemazioni dell'AGIP - lievi danni alla centrale elettrica.
- 15 giugno - Bombardamento con obbiettivo la s.v. di Difnein - nessun danno.
- 22 giugno - Bombardamento con obbiettivo l'aeroporto di Otumlo - lievi danni alla teleferica ed a case private.
- 25 giugno - Bombardamento con obbiettivo l'aeroporto di Otumlo - nessun danno.
- 28 giugno - Bombardamento con obbiettivo l'aeroporto di Otumlo - nessun danno.
- 30 giugno - N. 2 bombardamenti con obbiettivo le sistemazioni dell'AGIP - lievi danni.
- 7 luglio - Bombardamento da alta quota con obbiettivo l'aeroporto di Otumlo - nessun danno.
- 8 luglio - Bombardamento con obbiettivo le batterie della difesa c.a. di Massaua - nessun danno.
Bombardamento dell'aeroporto di Otumlo - lievi danni.
- 12 luglio - Bombardamento con obbiettivo l'aeroporto di Otumlo - nessun danno.
- 13 luglio - Bombardamento con obbiettivo le sistemazioni dell'AGIP ed un deposito di legname - lievi danni.
- 14 luglio - Bombardamento con obbiettivo la s.v. di Difnein - nessun danno.
- 23 luglio - Bombardamento con obbiettivo probabile il seno di Dachiliat - nessun danno.
Bombardamento con obbiettivo sistemazioni dell'AGIP - lievi danni.
- 25 luglio - Bombardamento con obbiettivo l'aeroporto di Otumlo - nessun danno.
- 29 luglio - Bombardamento con obbiettivo la batteria di Sceik Said - nessun danno.
- 31 luglio - Aerei avversari inseguiti dalla caccia hanno ripiegato verso nord ed attaccato Cavet e la nave *Biglieri* - nessun danno.
- 1° agosto - Bombardamento con obbiettivo le sistemazioni dell'AGIP - incendio di lieve entità.
- 2 agosto - Bombardamento con obbiettivo le sistemazioni dell'AGIP - nessun danno.
- 4 agosto - Ricognizione avversaria - 13 apparecchi attaccano la base di Abd el Kader con obbiettivi vari - il piroscafo *Impero* è stato danneggiato - altri lievi danni.

- 6 agosto - Bombardamento a bassa quota con obbiettivo il seno di Dachilia - La R. T. *Acerbi* è colpita in pieno.
- 7 agosto - Bombardamento ad alta quota con obbiettivo la base sommergibili - lievi danni.
- 9 agosto - Bombardamento da bassissima quota con obbiettivo il seno di Dachilia - nessun danno.
Bombardamento da alta quota con obbiettivo la base sommergibili - lievi danni ai baraccamenti della città Aeronautica.
- 15 agosto - Bombardamento con obbiettivo la base di Abd el Kader - un gruppo di bombe cade presso Maricommi danneggiando tutte le linee telefoniche ed elettriche.
- 22 agosto - Mitragliamento e spezzonamento delle sistemazioni difensive dell'isola di Harmil - lievissimi danni.
- 27 agosto - Bombardamento con obbiettivo l'isola di Nocra - nessun danno.
- 28 agosto - Bombardamento con obbiettivo il deposito di nafta di Abd el Kader - nessun danno.
- 2 settembre - Aerei nemici hanno mitragliato l'isola di Harmil - nessun danno.
- 5 settembre - Bombardamento con obbiettivo l'isola di Nocra - nessun danno.
- 6 settembre - Bombardamento con obbiettivo le sistemazione di Harmil - danni ad un cannone da 120 mm - distruzione di alcune baracche.
- 7 settembre - Bombardamento con obbiettivo l'aeroporto di Otumlo - nessun danno.
Altri tre bombardamenti nemici con obbiettivi vari - distruzione di un padiglione alloggio ufficiali della base sommergibili.
- 8 settembre - 4 bombardamenti con obbiettivo la base navale di Abd el Kader - lievi danni alla cucina ascari.
- 9 settembre - Bombardamento con obbiettivo la base navale di Abd el Kader - nessun danno.
- 11 settembre - 4 bombardamenti con obbiettivi vari - danni ad un padiglione alloggio ufficiali della base sommergibili.
- 14 settembre - Bombardamento con obbiettivo le batterie di Ras Garara - nessun danno.
- 16 settembre - Bombardamenti con obbiettivo la base navale di Abd el Kader - nessun danno.
Bombardamento e mitragliamento con obbiettivo l'isola di Harmil - nessun danno.
Mitragliamento di Cavet - nessun danno.
- 20 settembre - Tentato bombardamento - gli aerei nemici si allontanano senza sganciare nessuna bomba.
- 21 settembre - Bombardamento con obbiettivo l'aeroporto di Otumlo - nessun danno.
- 23 settembre - Un aereo nemico sorvola Massaua lanciando dei manifestini di propaganda.
- 6 ottobre - Bombardamento con obbiettivo il villaggio di Moncullo - lievi danni alle baracche.

- 14 ottobre - Tentata incursione su Massaua - gli aerei costretti ad allontanarsi sganciano bombe in mare.
- 19 ottobre - Bombardamento di tre aerei con obiettivo le navi ormeggiate alla banchina del porto - danni alla Casa del Fascio.
Cavet mitragliata - nessun danno.
- 20 ottobre - Bombardamento di tre aerei con obiettivo la s.v. di Difnein - nessun danno.
- 21 ottobre - Bombardamenti con obiettivo l'isola di Harmil - nessun danno.
- 22 ottobre - Mitragliamento della s.v. di Cavet - nessun danno.
- 23 ottobre - Bombardamento con obiettivo le navi ormeggiate alla banchina del porto - danni: all'Ospedale civile - ad un padiglione dei portuali ed alla sede del Lloyd Triestino.
Ricognizione su Harmil - Bombardamento e mitragliamento di Cavet - nessun danno.
- 30 ottobre - Bombardamento con obiettivo le navi da guerra in porto - nessun danno.
- 9 novembre - Bombardamento con obiettivo le navi da guerra in porto - distruzione di un capannone della Dogana - lievissimi danni alla banchina dove sono ormeggiate le unità.
- 11 novembre - Bombardamento con obiettivo le navi in porto - vengono colpite e danneggiate alcune baracche in città ed un'abitazione indigena in muratura.
Bombardamento con obiettivo l'isola di Dehel - lievi danni alle baracche.
- 12 novembre - Bombardamento e mitragliamento di Difnein e Sceik el Abù - nessun danno.
- 14 novembre - Ricognizione nemica su Harmil.
Bombardamento e mitragliamento delle s.v. di Difnein e Dehel - lievi danni.
- 15 novembre - Un aereo bombarda e mitraglia la s.v. di Difnein - lievi danni ai baraccamenti ed al faro.
Lo stesso aereo mitraglia la s.v. di Cavet - nessun danno.
- 16 novembre - Bombardamento con obiettivo le navi da guerra in porto - nessun danno.
- 19 novembre - Bombardamento con obiettivo le navi in porto - lievi danni alla centrale telefonica ed alle condutture elettriche.
Nel pomeriggio ricognizione aerea nemica su Massaua e sul Canale Nord - La s.v. di Difnein è stata bombardata e mitragliata - nessun danno.

INCURSIONI AEREE SU MASSAUA DALL'11 GIUGNO AL 21 NOVEMBRE 1940.

| N. | Data | Attacco | | N. aerei | Aerei abbattuti | | Tipo aerei |
|----|--------|---------|-------|-------------|-----------------|---------|--------------|
| | | Inizio | Fine | | Sicuri | Probab. | |
| 1 | 11 - 6 | 19.16 | 20.35 | 3 | 2 | | Vickers |
| 2 | 14 - 6 | 19.00 | 20.25 | 3 | 2 | | » |
| 3 | 16 - 6 | 12.30 | 14.00 | 5 | — | | » |
| 4 | 22 - 6 | 15.15 | 17.30 | 5 | — | | » |
| 5 | 25 - 6 | 12.00 | 13.00 | 4 | 1 | | » |
| 6 | 28 - 6 | 7.20 | 8.45 | 4 | 1 | | » |
| 7 | 30 - 6 | 7.20 | 9.00 | 9 | 4 | | » |
| 8 | 3 - 7 | 14.00 | 14.30 | 2 | — | | » |
| 9 | 7 - 7 | 9.45 | 10.10 | 5 | — | | » |
| 10 | 8 - 7 | 8.15 | 9.15 | 4 | — | | » |
| 11 | 8 - 7 | 15.15 | 16.15 | 5 | 1 | | » |
| 12 | 12 - 7 | 15.10 | 15.45 | 9 | — | | » |
| 13 | 14 - 7 | 7.35 | 9.40 | 2 | — | | Blenheim |
| 14 | 23 - 7 | 12.56 | 15.00 | 9 | — | | Vickers |
| 15 | 25 - 7 | 16.12 | 17.08 | 4 | — | | » |
| 16 | 29 - 7 | 8.15 | 9.22 | 5 | — | | » |
| 17 | 1 - 8 | 8.02 | 8.34 | 3 | — | | Blenheim |
| 18 | 2 - 8 | 7.56 | 8.31 | 3 | — | | |
| 19 | 4 - 8 | 7.04 | 7.45 | 1 | — | | |
| 20 | 4 - 8 | 10.19 | 11.10 | 13 | 3 | | 3 BL 10 Vick |
| 21 | 6 - 8 | 11.47 | 12.00 | 1 | — | | Blenheim |
| 22 | 6 - 8 | 17.54 | 18.20 | 2 | — | | » |
| 23 | 7 - 8 | 15.15 | 15.30 | 5 | — | | Vickers |
| 24 | 9 - 8 | 8.55 | 10.45 | 8 | 2 | | 3 BL 5 Vick |
| 25 | 15 - 8 | 8.50 | 9.44 | 5 | — | | Vickers |

| N. | Data | Attacco | | N. aerei | Aerei abbattuti | | Tipo aerei |
|----|---------|---------|-------|-------------|-----------------|---------|------------|
| | | Inizio | Fine | | Sicuri | Probab. | |
| 26 | 28 - 8 | 4.00 | 4.10 | 1 | — | | Blenheim |
| 27 | 7 - 9 | 14.51 | 15.59 | 5 | — | | Vickers |
| 28 | 7 - 9 | 19.12 | 21.08 | multi | — | | |
| 29 | 8 - 9 | 19.25 | 22.55 | multi | — | | |
| 30 | 9 - 9 | 21.32 | 22.24 | 2 | — | | |
| 31 | 11 - 9 | 17.05 | 21.51 | multi | — | | |
| 32 | 14 - 9 | 18.57 | 2.08 | multi | — | | |
| 33 | 16 - 9 | 19.03 | 1.12 | 2 | 1 | | Vickers |
| 34 | 20 - 9 | 2.05 | 5.30 | multi | — | | |
| 35 | 21 - 9 | 0.50 | 5.40 | multi | — | | |
| 36 | 21 - 9 | 14.14 | 15.54 | 3 | 2 | | Blenheim |
| 37 | 22 - 9 | 23.45 | 5.40 | 2 | — | | » |
| 38 | 6 - 10 | 15.02 | 15.28 | 3 | — | | » |
| 39 | 14 - 10 | 18.31 | 21.19 | 1 | — | | » |
| 40 | 19 - 10 | 11.27 | 12.06 | 3 | — | | » |
| 41 | 23 - 10 | 14.36 | 15.05 | 3 | — | | » |
| 42 | 24 - 10 | 3.15 | 6.02 | 1 | — | | » |
| 43 | 30 - 10 | 9.59 | 10.27 | 3 | — | | » |
| 44 | 1 - 11 | 8.58 | 9.30 | 1 | — | | » |
| 45 | 9 - 11 | 12.12 | 13.51 | 3 | | | » |
| 46 | 11 - 11 | 12.15 | 13.00 | 3 | | | » |
| 47 | 16 - 11 | 3.15 | 5.30 | 1 | | | » |
| 48 | 19 - 11 | 2.49 | 6.14 | 1 | | | » |
| 49 | 21 - 11 | 0.43 | 5.15 | 2 | | | » |

DAL RAPPORTO DEL COMANDANTE DELLA *RAMB II*

20 marzo 1941.

Alle ore 02.00 in lat. $32^{\circ}41'$ N. long. $134^{\circ}21'$ E. inverto la rotta per 207° per poter aspettare eventuali telegrammi con istruzioni per l'approdo, non avendo ricevuto altro dopo i tre telegrammi indecifrabili. Alle ore 04.15 rimetto per Rv 27° per non allontanarmi eccessivamente dalla costa giapponese ed anche perchè vengo informato che Pechino sta trasmettendo due messaggi per noi.

Alle 05.35, decifrati i telegrammi di Navitalia Tokio n. 42015 e 23154 ritorno nuovamente verso il largo con Rv 211° per portarmi in una zona poco frequentata ed eseguire il lavoro di approntamento per l'arrivo.

Alle 07.00 dispongo che siano fatti i seguenti lavori con la massima solitudine adoperando tutto il personale disponibile ad eccezione di quelli di guardia:

Smontaggio al completo dei due pezzi di prora con relativi basamenti.

Smontaggio mitragliere, centrali di tiro, riserve, elevatori e tutto ciò che può farmi riconoscere per R. Nave armata.

Tutto il materiale smontato venga messo in stiva. Per i pezzi di poppa di facile occultamento procedere alla loro copertura con copertoni, legname, casse, ecc.

Siano asportati il nome della nave e del compartimento saldati a poppa e i due nomi di prua, lavoro da farsi con una squadra di personale di macchina.

Alle 07.30 iniziano i lavori predisposti. Alle 09.00, onde agevolare il lavoro, dirigo per Rv 244° mettendomi con la prua al mare (vento e mare W S W forza 3-4). Posizione a mezzodì lat. $31^{\circ}35'$ N long. $133^{\circ}38'$ E; miglia percorse da mezzodì precedente 290, totale miglia percorse dalla partenza 8727.

Il lavoro prosegue col solo intervallo di mezz'ora per il pasto e con la cooperazione generale di tutti indistintamente tanto che si riesce per il tramonto ad avere già in stiva i due pezzi prodieri, parte delle riserve e le mitragliere. Il nome della nave e del compartimento marittimo saldati a poppa sono completamente asportati.

Sospendo il lavoro per la notte essendo con luci oscurate e decido di rimanere in questa zona anche il giorno di domani onde ultimare lo smontaggio ed arrivare in porto completamente trasformato in piroscalo mercantile.

Al tramonto avvisto un idrovolante giapponese che si avvicina alla quota di metri 500 circa ed esce fuori vista per sud.

Nel pomeriggio consegno per trasmettere il telegramma n. 11607 col quale dò assicurazione per tutto il lavoro ordinatomi e preannuncio il mio arrivo a Nagasaki per il 22.

Alle 18.52 Rv 352°; alle 21.00 dirigo per Rv 101° allo scopo di trovarmi domattina all'ora di inizio lavori in posizione tale da navigare tutto il giorno con la prua al mare.

21 marzo 1941.

Alle 05.00 Rv 254°. Alle 06.00 faccio riprendere il lavoro di smontaggio. Alle 07.30 riduco la velocità a otto miglia circa per agevolare il lavoro di messa in stiva del materiale e per facilitare il lavoro di copertura con lamierino dei due nomi di prua riuscendo impossibile asportarli per la loro ubicazione. Alle 10.30 avvisto un aereo di nazionalità giapponese, a sinistra, che esce fuori vista per nord.

Posizione a mezzodì lat. 31°09' N long. 133°30' E; miglia percorse dal mezzodì precedente 249; totale miglia percorse dalla partenza 8976. Durante il giorno si corregge la rotta varie volte onde far lavorare il personale con più sicurezza specialmente quello che lavora fuori bordo per la copertura dei nomi di prua. Prima del tramonto eseguo un giro di bussola per le eventuali variazioni causate dallo smontamento delle mitragliere e centrali di tiro sistemate sul ponte della bussola normale.

Alle 20.00 quasi tutto il lavoro è ultimato. Metto i motori a giri 170 (miglia 16,2), Rv 257°; faccio accendere i fanali di posizione e le luci a bordo dovendo questa notte passare il canale di Osumi per proseguire per Nagasaki.

Si incontrano moltissimi pescherecci e qualche piroscalo. Alle 23.43 avvisto il faro di Misaki.

22 marzo 1941.

Alle 01.00 ricevo il telegramma 66882 da Navitalia Tokio che mi annulla le precedenti destinazioni e mi lascia arbitro di approdare a Kobe. Trovandomi a circa eguale distanza da Nagasaki e da Kobe ed avendo riscontrato corrente contraria in quest'ultimo tratto di navigazione decido di dirigere per Kobe ed alle 01.16 accosto per Rv 49°. Informo di tale decisione l'addetto navale dando l'ora di arrivo a Kobe con telegramma 11462.

A missione felicemente ultimata sento il dovere di segnalare tutto l'equipaggio, ufficiali sottufficiali e comuni che con molto spirito di sacrificio ed abnegazione hanno contribuito alla riuscita della missione prodigandosi in special modo nei giorni 20 e 21 al lavoro arduo di smontaggio dei pezzi di prua ed accessori conservandoli in stiva, lavoro difficoltosissimo in quanto eseguito in mare aperto e con la sola attrezzatura di bordo.

LA FINE DEL *MANIN* E LE VICENDE DEI SUOI NAUFRAGHI

(*Capitano di fregata Araldo Fadin*).

Non sono ancora le otto del mattino, serrate formazioni di aerei si avvicinano sopra di noi, ed iniziano il bombardamento.

Nel mentre gli uni si allontanano, altri sopraggiungono e pressochè ininterrottamente per oltre tre ore, sopra di noi, si svolge il carosello più terribilmente fantastico che l'immaginazione possa raffigurarsi con un susseguirsi di aerei che giungono sul bersaglio, sganciano e vanno rapidamente a rifornirsi per ritornare in azione.

Il comandante del *Sauro* interrogato dal comandante la base navale inglese di Port Sudan, dopo la sua cattura, ha appreso dalla viva voce del nemico che circa settanta aerei erano stati destinati all'azione, e che da circa cinque giorni durava il concentramento di forze navali ed aeree nella nostra attesa.

La reazione controaerea delle nostre unità è immediata, rabbiosa e violenta ed obbliga l'assalitore a rimanere ad altezza notevole, ma il combattimento che si prolunga nel tempo, e ci porta sempre più lontano dalla costa nemica, consente agli aerei di abbassarsi sempre più a mano a mano che la nostra offensiva si riduce, per difetto di munizioni ed inconvenienti alle armi, sino a quando la nostra azione, pressochè cessata, verso la fine lo sgancio avviene a pochissime centinaia di metri d'altezza.

Guizzano gli scafi sottili fra le alte colonne d'acqua che segnano i punti di caduta delle bombe nemiche; la voce possente dei nostri cannoni si aggiunge al canto delle mitragliatrici.

L'ansia e l'anelito della lotta, sognata ed attesa, è ora una spregevole schermaglia, dove solo trionfa l'abilità da giocoliere, che con indovinate acrobazie di manovra e con contorsioni improvvise, riesce a sfuggire alla stretta mortale.

E' soltanto dopo un'ora circa dall'inizio del combattimento con gli aerei, che, superata una delle tante situazioni critiche, mi slancio attraverso la plancia per seguire il volo di una nuova ondata di apparecchi. Una staffilata attraverso le gambe mi scaraventa bocconi ai piedi del timoniere. Mi appoggio sulle mani per rialzarmi, ricado, ed una strana sensazione di un liquido viscido e caldo rimane sulle mie dita.

Gli occhi velati non distinguono che un bagliore sprizzante miriadi di faville. Una scheggia di dimensioni eccezionali ha attraversato lo scafo all'altezza della plancia, stroncato una gamba al guardiamarina Russo, asportate le dita di una mano al sottocapo Cimmino, si è arrestata nell'articolazione del mio ginocchio sinistro, dopo spezzato le ossa poco al di sopra del ginocchio.

Un'altra scheggia era penetrata nella mia gamba destra all'altezza del femore. Morti e feriti giacciono lungo tutto la coperta cosparsa di ampie gore vermiglie, la plancia è un lago di sangue, il capo cannoniere Tedde è steso al suo posto, presso la centrale di tiro, col cervello scoperchiato, il puntatore dell'impianto di poppa mostra i tronconi delle gambe divelte; frammenti di ossa, brandelli di carne, sono un po' dappertutto.

Mi sento sollevare da due braccia robuste, mi faccio deporre sul piccolo divano, l'unico posto che mi consenta di restare sdraiato, sulla plancia che non voglio abbandonare. Chiamo Crisciani perchè veda per me, nella corsa che prosegue. Non un attimo di tregua, nessuna incertezza.

L'unico medico assegnato alla squadriglia alloggia sul *Sauro*; il solo infermiere presente a bordo, il marinaio Bargone, si prodiga tra i feriti, con la cassetta del pronto soccorso, aiutato da qualche volontario, e fa miracoli. Venuto il mio turno, guarda esitante il largo squarcio, proprio all'altezza dell'articolazione, vermiglio e slabbrato. Gli sorrido. Preso coraggio pulisce le ferite, le disinfetta, le avvolge in una benda sottile, e rapido accorre, sospinto, verso gli altri bisognosi.

Gnetti e Teladi mi tengono al corrente di quanto avviene e seguo le manovre per sfuggire ai successivi attacchi del nemico, fra l'assordante fragore degli scoppi di bombe intorno, sul mare. Le mitragliere interrompono di tanto in tanto il loro rosario e mi dicono così la loro stanchezza.

Sento il mio cuore terribilmente stanco, ed il pensiero si perde ad istanti in un caos buio.

Una voce angosciata che grida da vicino mi riporta alla realtà. Il *Sauro* è colpito — il *Sauro* affonda — il *Sauro* non c'è più.

Il ritmo è stato poco più lento del tempo strettamente necessario a pronunciare le parole. In pochi secondi l'unità sorella è sparita agli occhi attoniti.

L'istinto vorrebbe farci accorrere verso i fratelli naufraghi, ma l'esperienza di una guerra anche elementare non vela la nostra decisione. Qualsiasi tentativo in merito, oltre che vano e sicuro suicidio, avrebbe fatto solo il gioco del nemico.

Dal mio angolo di tormento sento agghiacciarsi il cuore, e l'angoscia trasformarsi a poco a poco nella serena dolcezza, come se la vita fosse ormai lontana.

Sento di attendere la morte della mia unità senza sgomento e sorrido al volto che mi attende lontano.

Tealdi, quasi di sfuggita, sfiora la mia guancia con una carezza materna. Ricordo esatto il gesto spontaneo, che supera la gelida barriera delle convenzioni e della disciplina che ha separato sino allora il Comandante dal suo freddo e compassato ufficiale di rotta, vivificandola coi moti incontrollabili del cuore.

Il *Tigre* ed il *Pantera* sono ormai lontano all'orizzonte ed il mio voto li sospinge verso una sorte migliore.

Crisciani mi espone la disperata situazione e più volte viene in plancia per chiedermi di abbandonare la nave; la lotta è diventata troppo impari.

Capisco in questo momento che il mio compito non è finito. Le probabilità di sfuggire alla sorte del *Sauro* sono minime, ma delle armi sento ancora la voce e lo scafo corre ancora veloce. Si prosegue nell'azione sino all'estremo

delle possibilità, anche perchè la corsa folle ha ora un solo compito, quello di facilitare il cammino del *Leone* e del *Pantera* attirando su di noi l'azione del nemico che perde un certo numero di apparecchi. Chi parla di cinque, chi di sette, comunque resistere è la sola parola che bisogna conoscere in guerra e solo gli Inglesi potrebbero dirci la verità sul numero degli apparecchi abbattuti.

Alle 11 circa, dopo oltre tre ore di combattimento e due ore circa dalla ferita, senza che mai il nemico sia riuscito a colpirci a morte, quando ormai tutte le mitragliere tacciono o per mancanza di munizioni o perchè definitivamente inutilizzate, due bombe sganciate da pochissima altezza colpiscono in pieno il *Manin*. Una cade presso l'impianto di poppa ed una esplode nel locale alloggio sottufficiali seminando la morte tra il molto personale di macchina, là raccolti per un breve riposo dal turno di guardia, solo modesto riparo da eventuali scheggie.

Una larga falla è aperta sullo scafo e la paratia di separazione con la prima caldaia è pressochè demolita.

I turbo-ventilatori delle caldaie vengono divelti dai loro sostegni e lanciati contro le pareti opposte, un groviglio di tubi contorti nell'atmosfera irrespirabile di vapore non più racchiuso.

Dall'ampio squarcio sullo scafo escono in mare uomini e sangue.

Il *Manin* divenuto ormai un pontone fermo in mezzo al mare, privo di difesa, colpito a morte, lentamente affonda. Ogni incertezza può essere fatale; l'ufficiale in 2ª ed il direttore di macchina mi annunciano la fine.

Ordino l'abbandono della nave. I feriti siano divisi tra le due imbarcazioni disponibili. Il nemico continua a colpirci, mentre l'equipaggio lascia il bordo.

Ho preciso davanti a me l'ordine di operazione che mi impone, quale comandante, di non abbandonarmi a gesti della più sublime tradizione, ma di operare sino al limite delle possibilità umane, per il salvataggio degli uomini, in caso di perdita della nave.

Crisciani ed altri mi trasportano a braccia; prima di scendere dal castello di prora, desidero che i miei marinai mi vedano dritto in piedi per dar loro quel senso di calma indispensabile, e per qualche istante mi reggo sulle gambe e faccio qualche passo, meravigliato io stesso del miracolo. Ma la volontà e il gesto presuntuoso non bastano. Ad un tratto mi si annebbia la vista; il cervello è paralizzato, il corpo svuotato di ogni forza. Molte braccia mi sorreggono e mi adagiano in una imbarcazione che è ancora sospesa alle grue. Non so quanto possa essere durata la perdita d'ogni conoscenza. Mi risveglio, riprendendo il controllo dei miei sensi, già lontano sul mare, a qualche centinaio di metri dal *Manin*. Non ho la più vaga idea di quanto tempo sia trascorso, ma deve trattarsi di non molti minuti.

A bordo della motolancetta sono con me il sottotenente di vascello Lacetti, direttore del tiro, ferito ad un piede, il marinaio Colbacchini, con un largo squarcio alla coscia, il cannoniere Lapi, con una estesa bruciatura, il sottocapo Cimmino, con una mano pressochè asportata, il cannoniere Sutti, il sottocapo Mazza ed altri, più o meno tutti con ferite e contusioni varie ed in condizioni quindi di non poter contribuire comunque alle esigenze del momento. Una decina di persone, fra le meno malconce, sono riuscite coi remi

ad allontanare l'imbarcazione da sotto bordo, vogando in direzione del personale sparso tutto intorno sul mare.

Il 2° capo Caputo, dopo notevoli sforzi, era riuscito a mettere in moto, malgrado l'acqua avesse non solo invaso l'imbarcazione, che ha delle lesioni allo scafo, ma allagato completamente anche il motore.

In un rapido giro sulla sinistra del *Manin* si riesce alla meglio nell'intento di raccogliere naufraghi in mare da quel lato e di riunire il più possibile quelli sulle zattere.

Ben presto nella motolancetta, prevista per il trasporto di una ventina di persone, raccolgo sessanta uomini, con un sovraccarico notevole che compromette le già precarie condizioni di galleggiabilità dell'imbarcazione, ed è questo un errore che ripagheremo duramente, ma di cui non so farmi rimprovero.

Dopo qualche minuto di funzionamento il motore comincia a singhiozzare ed infine si ferma. Ci troviamo in questo istante ad oltre un migliaio di metri sulla sinistra, a poppa del *Manin* senza aver potuto fare anche sulla dritta il giro di rastrellamento propostoci.

Prevedendo gli avvenimenti, già a Massaua erano state ottenute per tutte le unità una ingente quantità di zattere da salvataggio, largamente sufficienti per tutti gli equipaggi. Inoltre sul *Manin* era stata imbarcata anche una imbarcazione armata a vela, ceduta tramite Tealdi dal piroscalo *Giove*, e che era stata accuratamente approntata come lancia di salvataggio ed aveva preso posto sulla dritta, alle grue assegnate al motoscafo del comandante, rimasto a Massaua.

Al momento di abbandonare la nave avevo ordinato a Crisciani di imbarcarsi con tutti gli altri feriti e con mio grande sollievo vedo ora, seppure lontano, che sta alzando la vela, fra gli scoppi del bombardamento che continua. Dell'odissea di questa imbarcazione il tenente di vascello Gnetti, rimasto il comandante, narra con precisione nella « Rivista di Cultura Marinara » del luglio 1943.

Dopo lunghi e vani sforzi da parte del 2° capo Caputo e di altro personale che lo coadiuva per far funzionare il motore, vengo informato che dati i guasti irreparabili coi mezzi a disposizione, si è costretti a rinunciare definitivamente alla possibilità di mettere in moto.

Nel frattempo contro il *Manin* che continua ad affondare lentamente si accanisce il nemico con bombe, spezzoni e mitragliamento. Le mitragliatrici degli aerei sgranano allegre i loro colpi sui naufraghi in mare, e mietono così nuove giovani vite. Saprà solo molti mesi dopo che l'ufficiale in 2ª tenente di vascello Crisciani ed il direttore di macchina capitano Bategelly, tornati a bordo, forse con l'intento di accelerare l'affondamento dell'unità, sono rimasti vittime del loro nobile impulso. L'errore di valutazione non diminuisce certo il valore del gesto.

Si è sollevato intanto del mare e del vento da E.N.E. che pur non essendo ancora di forza notevole, ci porta sempre più distanti dallo scafo e non ho più la visione esatta degli altri naufraghi, che però ormai so tutti raccolti sulle zattere ed il battellino è tra loro, utilissimo mezzo di collegamento.

Tentiamo coi remi di riavvicinarci, ma i remi sono soltanto quattro ed uno è già spezzato. Il carico molto greve, ed il vento ed il mare che rinforzano

a mano a mano, ci impediscono di guadagnare sulla distanza che ci separa; anzi, pressochè alla deriva, ci allontaniamo sempre più dal *Manin* che ad un certo momento scompare dai nostri occhi, inghiottito dal mare.

Scende negli abissi la nostra nave portando con sè i compagni che la morte ha inchiodato allo scafo.

I nostri visi stravolti dal dolore e dal terrore non riescono a distogliere gli occhi dal luogo ove è scomparso l'ultimo lembo della Patria, facendoci sentire tanto più deboli ed inermi sullo sconfinato mare.

Non ho sempre potuto controllare gli avvenimenti nelle prime ore dopo il naufragio e di grande aiuto, specie in questo primo giorno, è stata la collaborazione di Laccetti e Benfereri, gli unici ufficiali con me presenti a bordo dell'imbarcazione. Successivamente l'acqua di mare lavando le ferite, deve averle anche stagnate e la mia costituzione fisica, che il buon Dio ha creato certo eccezionale, ha avuto il sopravvento.

Le sopite energie si sono a poco a poco risollevate e mi hanno fatto superare gli ostacoli della febbre certo molto alta, del dolore delle ossa e delle carni dilaniate, della continua nausea. Una bava giallastra esce dalla mia bocca e scorgo negli occhi dei miei compagni, una espressione che non so se sia di pietà o di preoccupazione per il futuro del mio corpo.

Sono da poco superate le 14 e nessuna decisione concreta ho ancora presa nei riguardi della situazione che si è creata, quando in un istante di perfetta lucidità, mi si è presentato completo il problema da dover affrontare. Da parecchio tempo dura la lotta inutile per avvicinarci agli altri naufraghi sulle zattere, e sospinti dal mare e dal vento continuiamo invece ad allontanarcene sempre più. D'altra parte nessun aiuto concreto avrei potuto loro dare, neppure il conforto di un sorso di acqua od un sollievo di qualche istante, dato il sovraccarico di bordo.

Il mare da increspato è diventato mosso e successivamente agitato, con ondata sempre più lunga da E.N.E.

In tali condizioni era impossibile restare sul posto in prossimità degli altri naufraghi come era il desiderio più logico; il progetto che per qualche istante era balenato nel cervello come una ultima illusione, di dirigere sulla costa araba, senza il motore o una vela e con il vento ed il mare contrari ed in aumento, era un sogno irrealizzabile.

Ormai rimane accertata l'assurdità di lottare coi soli remi anche per rimanere soltanto in prossimità delle zattere. Non ci resta che rassegnarci al destino, lasciandoci trasportare dal mare e dal vento e cercando di mantenere orientata l'imbarcazione, in modo da poter ridurre al minimo l'entrata di acqua di mare, e guadagnar il maggior cammino possibile verso la costa. Avrei così potuto raggiungere se non altro la zona di traffico marittimo, che non doveva essere distante, fra Port Suez e Port Sudan, in modo da poter incontrare uno scafo qualunque a cui chiedere soccorso per gli altri naufraghi sulle zattere.

Avevo seguito esattamente la navigazione durante il combattimento con gli aerei, anche dopo ferito, e sono perciò in grado di conoscere, il solo oltre a Tealdi (che perciò ho deciso andasse nell'altra imbarcazione) con sufficiente precisione, la località esatta del naufragio, al centro del Mar Rosso, a 90 miglia circa da Port Sudan, spostati una diecina di miglia al nord del suo paral-

lelo. La direzione del mare e del vento convenientemente sfruttata, avrebbe dovuto portarci, andando alla deriva, nei pressi di Port Sudan, o per lo meno nella zona di traffico fra Port Sudan e Port Suez, dove non avrebbe dovuto esserci difficile incontrare aiuti per gli altri naufraghi sulle zattere e per i miei feriti.

La prima difficoltà da superare è nei riguardi della galleggiabilità dello scafo che ci raccoglie e che imbarca acqua sempre in quantità maggiore.

Bisogna alleggerirlo e pertanto metà del personale valido deve restare fuori bordo in mare, aggrappato alla falchetta ed il rimanente del personale si deve avvicinare ai remi. Così facendo ottengo anche lo spazio necessario per i vogatori e per il personale destinato a « sgottare » l'acqua, servizio anche questo essenziale.

Ma a tali ordini, messi subito in esecuzione, bisogna aggiungere quelli relativi a disciplinare il consumo dell'acqua da bere e dei viveri.

Abbiamo a bordo due recipienti di acqua potabile da 24 litri ciascuno e cinque cassette di galletta. Una prima grande delusione ha stretto il nostro cuore, constatando che uno dei recipienti d'acqua è completamente vuoto, a causa certo di qualche scheggia e che le cassette stagne della galletta sono invece invase dall'acqua di mare che ha ridotto una poltiglia la galletta stessa.

Giudico che tali provviste debbano servirci per una permanenza in mare al massimo di otto giorni; oltre tale periodo è inutile preoccuparsi del problema, poichè nessuno di noi, naufrago sulle acque del Mar Rosso, avrebbe potuto conservarsi in vita.

Data la presenza a bordo di 60 persone, ne deriva che possono essere consumati tre litri di acqua divisi fra tutti ed una galletta al giorno per ogni uomo. Fisso pertanto la razione in un sorso d'acqua ed una manciata di galletta al mattino ed altrettanto al tramonto.

Le provviste debbono rimanere presso Laccetti, rigidamente controllate ed a lui spettano le modalità pratiche della distribuzione.

Un coperchio d'una lattina d'olio per motore serve da bicchiere. Il disgustoso sapore che acquista l'acqua, rendendola meno gradevole alle nostre riarse labbra, lascia alle poche gocce l'inestimabile efficacia del liquido. La manciata di galletta esposta al sole si riassoda, perdendo buona parte della salinità, tanto dannosa per la maggior sete che può provocare.

Laccetti, ufficiale di molto stile, dalle maniere gentili, possiede una energia non comune ed è per me sicura garanzia che tale servizio sarà disimpegnato in modo scrupoloso. A poco a poco ognuno di noi a bordo ha assunto il suo posto di lavoro e di fatica, ad eccezione dei feriti non comunque utilizzabili.

Man mano che le condizioni del mare peggiorano è necessario aumentare il numero degli uomini destinati a « sgottare » l'acqua. Molto utili sono a questo scopo due elmetti che taluno aveva ancora con sé.

Il compito più ingrato rimane quello di tuffarsi in mare per alleggerire l'imbarcazione e trovare lo spazio necessario ai vogatori.

Debbo escludere da tale servizio, oltre i feriti, un certo numero di sottufficiali che dopo prova risultano per dimensioni od età non in condizioni di sopportare la fatica necessaria.

La stanchezza fisica, lo choc nervoso, la sete, il timore dei pescicani, sono tutti elementi che inducono ad affrontare poco serenamente e con un certo

timore lo sforzo di tenersi aggrappati fuori bordo od alla « cima di poppa ». Il tenente Benferreri, ufficiale di macchina, ha il suo posto tra gli uomini al centro, in modo da poter controllare ed incoraggiare la fatica di ognuno. Giovannissimo sposo, aveva lasciato la moglie a Massaua; svelto, sportivo, entusiasta, dava un magnifico esempio a tutti, inesauribile sia al remo che in mare, specie nei primi due giorni prodigandosi con eccezionale energia e forza d'animo.

Nel pomeriggio, sotto un sole torrido, continua il nostro tormento; calcolo il percorso in circa due miglia orarie.

I remi non trovano un vero utile impiego che nel compito di tenere orientata l'imbarcazione rispetto al mare, per ridurre così al minimo l'imbarco d'acqua. Chi si avvicinda al timone non ha un attimo di tregua e gli ordini « voga a dritta », « scia a sinistra » e viceversa sono pressochè continui, nell'affannosa ricerca di non traversarci al mare.

Di tanto in tanto, specie per noi seduti a poppa, una violenta doccia d'acqua di mare, scuotendoci dal torpore dell'alta febbre, è di grande beneficio per la pulizia delle ferite. Ma una notevole quantità d'acqua trabocca dalla sentina, che non sempre è possibile « sgottare » tempestivamente. Qualche voce allarmata segnala di tanto in tanto la presenza di pescicani. Laccetti mostra con una certa fierezza il magnifico paio di calze nere che testimoniano della sua previdenza. E' infatti noto che i pescicani pressochè ciechi si avventano più facilmente su tutto ciò che di bianco o di chiaro si agita in mare.

Ricordo ora, sorridendo, il gesto soddisfatto di Laccetti, ma in quel momento nessuno di noi ne ha riso.

Si avvicinano al timone Laccetti e capo Manzitti. Non è facile trovare la soluzione alle infinite esigenze della nostra fragile imbarcazione. Come sempre, il compromesso, anche in questo caso, è il risultato dell'esperienza; col mare al « giardinetto » e quasi al « traverso » si riesce a ridurre al minimo possibile l'imbarco d'acqua; sempre, per noi seduti a poppa, ciò vuol dire trovarsi spesso ricoperti da violente ondate.

Sono con noi il buluk-basci Faruk e quattro ascari. Il personale di colore era stato tutto sbarcato prima della partenza da Massaua, ad eccezione del graduato e del personale di macchina giudicato indispensabile e di qualche marinaio.

Non una parola nè un lamento esce dalle loro labbra e stanno aggrappati alla « falchetta », guardandomi con occhi da cui tralucono una fredda consapevolezza e la rassegnazione. Ma il più giovane fra loro, un ragazzo sedicenne, cristiano, non sa frenare la propria agitazione e mi rivolge terrorizzato richieste di soccorso. Gli altri ascari lo guardano con profondo disprezzo, offesi per tale contegno nel loro elevato senso della dignità. Si aggrappa, Johannes, alle mie braccia, chiamandomi padre e signore. Le mie mani, quasi con vergognoso ritegno, lo aiutano di tanto in tanto a sollevarsi nell'interno dell'imbarcazione, per un breve riposo; e nulla mi pesa di più sul cuore, di questa mia pietà che le circostanze condannano.

Il buio della notte scende su di noi e con il tramonto il vento ed il mare ci divengono sempre più ostili.

Il cielo è terso e mi consente agevolmente di scegliere la esatta rotta da assegnare al timoniere, fissando la prora su di una stella bassa sul mare, ren-

dendo così più facile l'arduo compito di mantenere orientata il più convenientemente possibile l'imbarcazione.

Tutto il meccanismo, però, della sostituzione del personale nel disimpegno dei vari incarichi, col buio è notevolmente intralciato.

Il rianimare i più depressi, l'incitare i più volenterosi, l'intervenire con energia perchè gli ordini vengano rigorosamente rispettati, nella notte è molto più difficile, tanto più che il terrore della morte e l'esaurimento sempre più accentuatosi in parecchi avrebbe richiesto ancor più l'opera di controllo e di disciplina.

E' con cuore angosciato e con profonda tristezza che affermo come solo alle tenebre debbo se non son riuscito a portare in salvo tutte le vite che il destino mi aveva ancora affidato.

Man mano che la notte si addensa, sempre più mi convinco della fatalità inesorabile che ci costringerà ad abbandonare al proprio destino gli uomini che in mare non riescono più a conservare il controllo delle proprie forze fisiche e morali.

Il mare ormai impedisce, pena la perdita dell'imbarcazione, qualsiasi manovra per andare in soccorso a chi si abbandona o viene attaccato dai pescicani senza che io possa intervenire tempestivamente, come avviene di giorno.

Una selezione data la cifra strabocchevole di naufraghi presenti sul piccolo scafo, incide inesorabilmente, colla esigenza implacabile della natura verso i più deboli.

Il freddo ragionamento che ho letto nei volti dei compagni più decisi, mi ha molto aiutato nell'assumere la tremenda responsabilità di tenere in mare parte dei naufraghi.

Con raccapriccio, ma con profondo orgoglio che rende nel caso stolido ogni supremazia razziale, rivedo Faruk, il buluk-basci, ancora giovane di anni e forte nella persona, avvicinarsi lungo il bordo, appoggiare le sue nere lunghe mani dalle palme bianchissime sul mio braccio abbandonato e dirmi nel suo strano italiano « addio Comandante — avere finito ogni forza — io ti ringraziare », lasciare poi di tenersi aggrappato e scomparire nella notte.

Non lo abbiamo più riveduto, ma non potrò dimenticare lo sguardo dell'addio, fatto di fredda rassegnazione e della più orgogliosa fierezza che non trova, a mio parere, nell'ambito della virtù militare, degna ricompensa e che mi fa sembrare banale ogni segno che testimonia sul petto di taluni allievi della gloria di un atto o gesto fortunato.

So ora come gli atti di sovrumana grandezza siano tanto più facili a cogliersi nell'angoscia e nel dolore degli umili.

Nel mio volto debbono rimanere certo segni inconfondibili, giacchè la pietà costringe il capo silurista Manzitti ad avvolgermi, compresa la testa, con una coperta, consigliandomi il riposo, ogni qualvolta un lontano grido strozzato implora aiuto nella notte profonda, annunciandoci che un altro nostro compagno è rimasto solo in mare.

Premuroso e buono è il gesto del camerata pietoso, ma la coperta non è sufficiente a soffocare il lontano urlo strozzato e non può attenuare l'angoscia per l'inumano sacrificio richiesto al povero cuore.

Sono ancora, quelle grida terrorizzate, rimaste nelle nostre orecchie e vi rimarranno forse ancora a lungo, ma il poterne scrivere serenamente a tanto

tempo di distanza mi conferma nella tranquilla coscienza di aver fatto tutto quanto era umanamente possibile, per conservare alla vita ed alle loro case tutti i naufraghi.

Le mie ferite non dolorano più; l'alta febbre non è che un incitamento a perseverare nella fredda inesorabile forza che ci abbisogna.

L'alba del 4 aprile dà un sollievo alla tragica oppressione che col buio grava sui nostri poveri corpi.

Mancano all'appello sette compagni. Nessuno di noi ne parla, anche se in ognuno è la domanda di quali e quante vittime ancora dovrà essere disseminata la nostra martoriata rotta. I volti sono deformati dall'angoscia e dal dolore.

Con la luce si rinfrancano i nostri cuori e nuova lena ne viene ai più esausti.

Le condizioni del mare, tanto peggiorate durante la notte, si stabilizzano, rendendo però sempre più necessaria una grande attività per far fronte alle avversità create dal tempo.

Il sole, appena sorto all'orizzonte, dà al cielo senza nuvole, su in alto, un limpido terso azzurro, chiaro come la coscienza di un bimbo e ci fa sembrare impossibile che la natura possa rimanerci nemica nello spettacolo terrificante del dibattersi degli uomini in agonia.

Nessuno di noi forse sente la morte dei nostri compagni come una liberazione, anzi certo se avessimo potuto farli rivivere tra noi, nessun ostacolo ci sarebbe sembrato greve. Tuttavia nessuno di noi sa sottrarsi alla precisa sensazione di avere ora il cammino in qualche modo più facile.

Ognuno, certo conscio di questo inesorabile istinto, segno della nostra povera umanità, lo nasconde agli altri per il timore di essere giudicato privo di pietà. Stranezza della nostra natura. Un grande insegnamento tra gli altri, ho appreso in questa atroce esperienza di guerra, ed è che, se spesso nella vita ci occorre di mentire agli altri, grande ed imperdonabile errore è sempre quello di mentire a noi stessi.

Il terribile sole del Mar Rosso è micidiale nel presente stato delle nostre condizioni fisiche e l'arsura è solo mitigata dagli spruzzi delle ondate che frequenti ci investono.

Di grande aiuto è Giorio, giovane maresciallo furiere, contabile agli assegni e segretario del comandante che, lontano dalla burocrazia delle consuete « scartoffie » ha ora modo di apparirmi sotto una nuova luce.

Infaticabile al remo, passa gran parte del tempo in mare, esempio a tutti di serena energia e di decisa forza d'animo.

E la giornata trascorre lenta, interminabile, richiedendo una sempre maggiore durezza per esigere dai corpi stremati lo sforzo necessario.

Qualche colpo di pistola sparato all'aria ha solo lo scopo di un richiamo alla realtà, che non ammette transazioni o debolezze, nell'esecuzione degli ordini precisi. La fatica è solo interrotta dalla distribuzione a turno del sorso d'acqua e della manciata di galletta.

Taluno con pensiero spontaneo e soccorrevole, preoccupato delle mie ferite e dall'alta febbre, vuole che il comandante abbia una doppia razione d'acqua.

Il diminuito numero degli uomini mi consente di largheggiare ed ordino che per tutti sia fatta una terza distribuzione straordinaria. Il gesto di solidarietà umana però, che trova anche di fronte alla morte le profonde radici nel rispetto della gerarchia, mi solleva in una atmosfera più limpida e mi fa scorgere il bello anche nel dolore e nella miseria di tutti i mali del mondo che sembra si accaniscono contro di noi.

Quel po' di galletta e quel sorso d'acqua racchiudono in loro tutte le gioie e tutte le sofferenze dei diseredati e mi dicono la profonda verità espressa nell'ostia consacrata e nel vino, corpo e sangue del Divin Salvatore.

E' da quel povero cibo che consideriamo come bene supremo, condiviso colla più meticolosa giustizia, apprendo la profonda umiltà della rassegnazione e come al di sopra di ogni viltà e di ogni bruttura l'umanità sofferente non ha che un solo vero bisogno, quello dell'amore, eterna ed unica legge, che ci possa consentire di accogliere la vita sorridendo.

Durante la notte una strana e molesta sensazione, di tratto in tratto lungo le mie povere gambe che di vivo non conservano che la sensazione del dolore, sento agitarsi qualcosa di estraneo che rassomiglia ad uno strofinio insistente. Il mistero è svelato alla luce del giorno. Le mie gambe sono ricoperte da un denso strato di sangue coagulato che, oltrepassato le sottili bende, ha impregnato di sé i corti calzoni ed i calzettini per arrivare anche alla giacca della tenuta sahariana che indosso. Un topolino, cacciato dalla sentina per l'acqua che spesso rigurgita a poppa, attirato dal sangue in decomposizione si arrampica fin quasi alle mie ginocchia. E' con istintivo ribrezzo che le mie mani si agitano per scacciare l'animaletto innocuo e con uno sforzato sorriso cerco di sembrare indifferente; confesso però che avrei tanto gradito saperlo eliminato del tutto. Mi rendo conto che nelle circostanze in cui ci troviamo sarebbe apparso ridicolo interrompere così vitali occupazioni della stretta folla dei corpi assiepati, per dedicarle ad una caccia ad un topolino, e mi rassegnò perciò alla compagnia poco gradita, limitandomi a sobbalzare ogni tanto, agitato sul mio duro giaciglio di poppa, per scacciare l'importuno che tenace, ogni tanto ritorna all'assalto. Finisco col non più occuparmene e lasciarlo fare, dato che si dimostra abbastanza parco nelle pretese e non oltrepassa mai i confini delle mie ginocchia con frequenza sempre più tollerabile sino a cessare del tutto ogni molesta attività, forse vittima dell'acqua il cui livello è salito talvolta notevolmente nell'interno dell'imbarcazione.

Il tramonto del 4 aprile resta nei miei ricordi come il primo raggio di speranza nel ritorno alla vita. Il sole non scompare all'orizzonte tuffandosi in mare, ma tramonta dietro una cresta di montagne che mette in risalto con linee confuse ma nettamente percepite dai miei occhi che spesso scrutano verso occidente.

Trovo così conferma nei calcoli da me fatti; quelle alture non possono essere che quelle poste quasi ad anfiteatro nei pressi di Port Sudan e mi danno certezza della precisa rotta da me seguita, come del cammino percorso. Dalla loro altezza posso dedurre che siamo ancora lontani dalla costa dalle 30 alle 40 miglia; in trenta ore dal naufragio si sono percorse circa 60 miglia, come io presso a poco avevo stimato.

Senza precisare questi dati ai miei compagni, addito loro la mia scoperta di terra lontana. Esplodono manifestazioni di gioia; ormai ognuno è certo di

essere prossimo alla fine di ogni sofferenza. Non li dissuado e cerco anzi di sfruttare lo stato d'animo per impegnare ancor più la loro volontà nello sforzo, che conosco dovrà essere ancora enorme.

So di non poter fare pressochè nessun assegnamento sui remi, dato il loro numero esiguo e lo stato di esaurimento dei vogatori. Il tempo della nostra permanenza in mare è ora solo in diretta relazione al cammino che ci avrebbe fatto percorrere sia il mare che il vento e che sono sempre diretti fortunatamente nei pressi di Port Sudan. Giudico sempre più necessario approdare in prossimità di un luogo abitato, sia per le condizioni dei feriti sempre più bisognosi di prontе cure, sia per richiedere dei pronti soccorsi per gli altri uomini in mare, sia per evitare lunghe marce attraverso l'infido terreno sudanese, fatica che la maggior parte di noi non sarebbe stato in grado di sostenere.

Nel mentre pertanto, vedo con timore peggiorare le condizioni del mare, che rendono sempre più pericolosa la nostra navigazione, grande vantaggio penso possa trarne nei riguardi della ancora notevole distanza che ci rimane da percorrere, e con ansia malcelata controllo ogni tanto mare e vento che mutando direzione annullerebbero ogni sforzo fatto sin'ora.

Dopo il tramonto il mare peggiora oltre ogni limite consentito e la notte fra il 4 ed il 5 aprile rimarrà certo nella memoria dei sopravvissuti, con carattere indelebile. Il bilancio ha portato a sedici il numero degli uomini scomparsi, chè altri nove compagni abbiamo lasciato fra le inesorabili spire delle onde in tumulto e dei pescicani in agguato, ancora prima della mezzanotte.

La fragile imbarcazione sembra dover cedere ad ogni istante, senza più direzione, stritolata ed inghiottita. Il lugubre grido strozzato dei compagni ormai lontani sul mare, sparge più il raccapriccio sui volti.

Il numero degli uomini perduti e le condizioni pietose dei sopravvissuti mi decidono a non tenere più nessuno in mare, il che ora avrebbe voluto significare oramai solo una condanna inesorabile e l'imbarcazione si riempie sempre più d'acqua.

Le onde non vengono da una sola direzione, ma da ogni parte; senza più significato sono gli ordini che vengono incessantemente urlati nella notte, per tenere orientata comunque l'imbarcazione.

I remi gemono sulle scalmiere; l'imbarcazione si drizza presentando la prora verso le stelle. Una immensa muraglia d'acqua sta quasi sempre sopra di noi. La faccia è gronda di acqua che ribolle intorno alle nostre gambe. Io penso che siamo alla fine e quasi mi sento sollevato e sereno.

Lo sforzo di volontà continuo, che mi aveva sorretto sino allora, ad un tratto cede; le mie possibilità sembrano spezzate, vinte dall'angoscia per la perdita di tanti compagni e dalle troppe avversità che si accaniscono contro un troncone di povera umanità quale ormai mi sento ridotto,

Mi abbandono completamente, inerte ed estraneo a quanto avviene intorno a me.

Laccetti, vedendomi pressochè inanimato, mi rimpiazza nella vana ricerca d'una via d'uscita, ma ben presto anche lui cede sopraffatto dalle circostanze e grida: « Comandante, finiamola, non c'è più nulla da fare ».

Sono pressochè le due di notte.

L'urlo disperato di Laccetti è come una staffilata che galvanizza quel poco di energia che può essermi rimasta. Volgo gli occhi al cielo e vedo alta

sull'orizzonte, quasi sulla nostra verticale, Vega, la stella dei molti miei sogni e delle mie speranze. Decido di mettere la prora su Vega e di tenerla fissa, manovrando coi remi. Non riconosco la mia voce io stesso, tanto è decisa ed imperativa. Gli ordini scuotono le menti ottenebrate, rinnovano le forze stremate. L'imbarcazione docile ed obbediente sembra legata alla direzione che ci congiunge colla stella prescelta. Così orientati sosteniamo tutti gli assalti del mare per il resto della notte e quando dopo circa cinque ore, colle prime luci dell'alba, cedo il mio posto, quasi per incanto, il mare lentamente si placa, tanto da raggiungere una calma pressochè perfetta ed il vento violento diviene un fresco alitare primaverile.

Dal momento della mia decisione di puntare la prora su Vega, non più un uomo si è perduto e pressochè nulla è stata l'acqua di mare imbarcata. Eppure sino all'alba il mare non ha diminuito di violenza.

Tengo ad affermare la mia profonda convinzione che all'intervento del Divino, più che alle mie povere risorse, sia dovuto l'aver potuto conservare alla vita in quella notte i naufraghi che erano ancora con me.

Non è certo la mia esperienza d'uomo di mare, nè le mie cognizioni tecniche che possono avermi sorretto e guidato.

Il momento esige solo energia ed una volontà tesa sino allo spasimo per non cedere, ed è certo che nelle mie condizioni fisiche e morali è stato chiedere ed ottenere qualcosa al di sopra delle povere possibilità umane.

Colla clemenza degli elementi un po' di serenità scende anche nei nostri cuori ed i corpi pressochè schiantati dallo sforzo si abbandonano per qualche istante nel riposo.

Ma non può esservi tregua alla fatica. La perdita di 16 uomini e le buone condizioni meteorologiche consentono ora di abolire il più temuto tra i servizi, quello di tenere fuori bordo parte del personale. Sorge però la necessità di sostituire coi remi quella ch'era stata sinora l'unica vera nostra forza motrice, il mare.

Una grande delusione scorgo negli occhi dei miei uomini mentre scrutano la lontana linea dei monti, che sembra non esservi avvicinata in modo apprezzabile dalla sera precedente. Giudico la distanza che ci separa ancora dalla costa di almeno venticinque miglia. Non abbiamo a nostra disposizione che tre remi ed il moncone di un quarto. Sul mozzicone del remo spezzato uno straccio costruito con resti di indumenti costituisce una vela; modesto l'aiuto che può venircene, ma nulla deve essere trascurato, ed i corpi affranti e pressochè esausti si avvicinano nella dura fatica di vogare.

Sinora l'orrore e la furia degli avvenimenti che incalzano e la preoccupazione di superarli, hanno impedito di soffermare la mia attenzione sui lamenti dei sofferenti, sul sorriso ebete di taluno, sulle strida inarticolate di altri.

La pace degli elementi, scesa intorno a noi, consente ora di rilevare tutte le sofferenze e le miserie dei compagni, e di tentare di alleviarle. Molti feriti hanno lo sguardo smarrito; il loro volto arrossato per la forte febbre mi preoccupa, chè siamo già al terzo giorno senza aver potuto ancora provvedere ad alcuna disinfezione delle numerose ferite. Ma la sofferenza maggiore è data dallo spettacolo offerto di chi, non reggendo agli avvenimenti, ha avuto spezzato il sottile filo della ragione.

Mazza, giovane sottocapo ch'io conosco da quando allievo io ero suo comandante in seconda nella Scuola Meccanici di Venezia, pronuncia parole sconclusionate e divaga quando lo interrogo. Scagliato dalle esplosioni contro le pareti di una caldaia poco prima dell'affondamento, ritenevo probabile qualche commozione interna, e la complicazione del cervello che non controlla più il pensiero mi preoccupa soprattutto per il contagio, facile in simili circostanze a dilagare.

Alla calma sragionatrice di Mazza, si contrappone invece la smania del secondo capo Caputo, che si divincola urlando e sferrando pugni ai vicini. Il sole implacabile del Mar Rosso, ora in ispecie che nessun sollievo ci proviene dagli spruzzi del mare, picchia sulle nostre teste che sembrano infuocate. Caputo, debilitato anche per l'enorme fatica sostenuta nel primo giorno nel vano tentativo di riparare il motore, più di tutti ne risente. Non presenta alcuna ferita; ho l'impressione che il delirio provenga dalla febbre molto alta, e temo un colpo di calore.

La ormai acquisita esperienza sull'argomento aumenta il mio timore; cerchiamo ripararlo alla meglio dai raggi micidiali; lo faccio sdraiare su di un banco a poppa e lo affido alle cure ed alla sorveglianza di due sottufficiali, con l'ordine di non lesinare sulla nostra povera risorsa d'acqua.

Ma il caso che conturba più le nostre menti è quello di Luti, un robusto e magnifico marinaio livornese, che possiede nel più alto grado tutte le qualità del giovane popolo della più giovane città toscana. Bellezza fisica, spensierata giocondità, impetuoso entusiasmo, anche se talvolta un po' settario. Si era acquistato tra l'equipaggio una giustificata popolarità ed era l'uomo di fiducia del nostromo, cioè l'apprezzato ed onnipresente « pennese » in ogni circostanza difficile sul mare. Nei giorni precedenti, soprattutto nelle ore notturne, quando una « cima » si spezza, un remo si perde, un uomo cede stremato, Luti accorre pronto ed a larghe possenti bracciate provvede, quando è possibile, ristabilendo l'ordine. E' forse il ricordo del volto dei troppi compagni, veduti negli ultimi istanti della vita loro, che ha contribuito a sconvolgergli la mente.

Tranquillo, parlandomi sottovoce, il mattino del 5 aprile mi espone un reclamo contro il sottufficiale di guardia, che non lo lascia scendere a terra, sebbene sia in perfetta tenuta come io stesso posso giudicare, e sia iscritto regolarmente sul registro dei « franchi ». Ripete monotono: « Mi aspetta mia mamma, qui all'angolo di Piazza Cavour ». Lo assicuro del mio pronto intervento e che prenderò severe misure verso il sottufficiale di guardia. Aggiungo però che date le difficili circostanze, ho bisogno del suo prezioso aiuto e gli chiedo di non muoversi dal mio fianco. Il comandante ha bisogno di Luti e Luti certo non lo abbandonerà. Sembra persuaso delle mie spiegazioni. Durante tutto il giorno mi rimane vicino, mi parla spesso della madre ormai anziana che ha bisogno dell'appoggio del figlio e che lo attende ora sola, nella grande piazza. Lo distraigo sopravvalutando sempre più il suo indispensabile aiuto, inviandolo a correggere un vogatore inesperto, affidandogli ogni tanto il timone ed in mille altri piccoli servizi, sorti dalle circostanze.

Ma scendendo le tenebre, molti occhi sono sbarrati nel buio, quasi ad interrogazioni. La mia sorveglianza su Luti si fa più stretta. Ad un tratto sorge in piedi e parla; la sua voce è concitata: « Comandante, credete che non ca-

pisca che mi state prendendo in giro e che volete dare ragione al sottufficiale di guardia. Mia madre non può aspettare ancora e me ne vado ».

Non ho il tempo di rispondergli, un grande salto, un alto spruzzo, un rumore di acqua agitata e Luti scompare lontano nel buio a grandi bracciate.

La scena si è svolta rapidissima, nella notte non è possibile la ricerca, nè date le nostre condizioni posso darmi all'inseguimento. A lungo abbiamo atteso sperando sempre di rivedere il suo volto. Gli occhi sono tutti più o meno sbarrati, le facce livide nella luce spettrale della notte.

Il caro compagno non è tornato; ancora una mamma non stringerà più fra le braccia il figlio atteso.

Nel cuore della notte, saranno state le tre circa, a poca distanza, appare improvvisa una sagoma scura. Immediatamente a bordo dell'imbarcazione, in un improvviso ridestarsi alla vita di ognuno, con grande entusiasmo si pone mano ad approntare i fuochi Very per segnalare la nostra presenza. A pochissime centinaia di metri, dinanzi ai nostri occhi, sfila lento un intero convoglio di numerosi piroscafi, completamente oscurato.

Intervengo con decisione perchè sia bandito qualsiasi segnale, come ogni altro segno di vita.

Una grande delusione leggo nei volti attoniti che mi guardano interrogativi. Poche parole sono sufficienti a convincerli che il comandante non ha ancora perso la ragione e continua a meritare la loro fiducia.

L'esperienza fatta in guerra mi ha già appreso che dinanzi a qualsiasi luce sospetta ogni buon combattente sul mare, e l'inglese indubbiamente è tale, sia che appartenga alla scorta, sia al convoglio, ad una sola norma si atterrà: quella di aprire immediatamente il fuoco riservandosi poi di accertare in un secondo tempo la causa e l'origine della luce.

D'altra parte la sola presenza del convoglio mi conferma nella certezza di essere esattamente sulla rotta di Port Sudan ed a brevissima distanza, dato che mancano solo due o tre ore al sorgere del sole ed il convoglio ha certo regolato la navigazione per raggiungere il porto alle prime luci del giorno.

Se le mie ipotesi sono giuste è certo che qualsiasi unità che entra od esce da Port Sudan, ci avrebbe incontrato a giorno fatto, rendendo inutile qualsiasi rischio di un difficile salvataggio nel buio della notte, da parte di un nemico già tanto preoccupato delle insidie per la propria vita.

Forse mi guida, anche in questo momento, non solo il ragionamento, ma un barlume di speranza che il destino ci eviti la fine temuta in mano al nemico. Anche questa circostanza, nella quale il senso di responsabilità ha prevalso sull'istinto di conservazione, mi conferma la fiducia e la fedeltà della mia gente.

Non è ancora diradata la foschia di un'alba estiva, che lontano all'orizzonte si profilano i primi segni di vita, colle sagome basse di due sambuchi e di qualcosa che rassomiglia ai segnali marittimi di riconoscimento, posti dinanzi a Port Sudan.

Non molto dopo, esattamente sulla nostra congiungente con tali segnali, un sottile filo di fumo diviene sempre più nitido e si avvicina rapidamente.

E' il *Flamingo*, una modernissima unità da guerra inglese che, lasciato Port Sudan, dirige su Port Suez. Passa a qualche centinaio di metri dalla nostra rotta ed avvistatici rapida accosta sulla nostra imbarcazione.

Alle ore 9 circa, dopo esattamente tre lunghi giorni e tre più orribili notti, si conclude la nostra odissea di naufraghi.

Avevamo percorso colla fragile imbarcazione cento miglia circa e la vita di diciassette nostri compagni sui sessanta raccolti nell'imbarcazione (che ancora una se ne aggiunse poco dopo saliti a bordo del *Flamingo*) è l'offerta del nostro calvario.

Non una parola esce dalle nostre bocche, mentre il nemico manovra rapido, dandoci l'impressione di un premuroso interessamento. E' la gioia del ritorno alla vita od il mistero angoscioso del domani che ci attende, che ci lascia tutti così perplessi e muti? Robuste braccia inglesi mi issano per ultimo sul ponte del *Flamingo*, dove vengo adagiato su di una barella pronta già ad attendermi. Volgo un ultimo sguardo alla nostra imbarcazione abbandonata e rapido apprendo le notizie sui nostri compagni sulle zattere, già tutti in salvo.

Lo stesso *Flamingo* esattamente due giorni prima, passando occasionalmente per le acque del nostro naufragio, aveva raccolto sessanta uomini del *Manin* ed un ufficiale, il tenente del G.N. Ottonello che erano rimasti così circa ventiquattro ore sulle zattere ed i marinai inglesi raccontano sorridenti della lotta dovuta sostenere coi remi sui musci dei pescicani affamati ed in attesa, a torme, intorno ai piccoli galleggianti.

Un altro piroscalo, sempre occasionalmente, aveva raccolto la sera dello stesso 3 aprile un centinaio di uomini, fra i quali lo stesso comandante del *Sauro*. Tutti i raccolti erano stati condotti in un campo di prigionia nei pressi di Port Sudan.

Di circa la metà dei nostri equipaggi non conosco ancora perciò la sorte, ma un rapido conto delle perdite subite nel lungo combattimento non potevano essere lontane dalla percentuale anzidetta, tanto più che nel mio cuore sorride tenace la speranza che l'imbarcazione a vela cogli altri feriti del *Manin*, dato il forte vento dei giorni passati, abbia già raggiunto l'Arabia Saudita e giudito prudente non farne ad ogni modo cenno.

Siamo ormai tutti riuniti, sulla coperta del *Flamingo*; quasi nessuno di noi è capace di reggersi in piedi, mentre è un frettoloso agitarsi intorno di marinai ed ufficiali inglesi.

Sorrido dalla barella ai compagni, quasi per invitarli ad essere lieti; è il ritorno alla vita, la certezza che il sole e le stelle splenderanno ancora su di noi; i fiori ed ogni forma bella della natura allieteranno i giorni che verranno.

ATTACCO CONTRO LE POSIZIONI DI DESSIÉ. BATTAGLIA DI COMBOLCIA'.

(Da "La guerra in Africa Orientale" dello Stato Maggiore - Esercito - Ufficio Storico - Roma 1952).

Il 28 marzo il Comando Superiore aveva disposto la costituzione del « ridotto » (poi « settore ») di Dessié, affidandolo al generale Varda, già comandante del presidio di Addis Abeba.

Alcuni giorni prima, lo stesso Comando aveva ordinato di effettuare, nel più breve tempo possibile, il trasferimento di tutte le forze della Piazza di Assab sull'altopiano, al nodo stradale di Combolcià, per arginare l'avanzata del nemico dalla zona dell'Auasc verso Dessié; lo sgombero, iniziato il 27 marzo, veniva compiuto in circa 15 giorni; il col. Raugéi, comandante del settore Dancalo, fu posto a disposizione del comando settore Dessié.

.

Il sistema Dessié - Amba Alagi fu costituito in scacchiere il 7 aprile. Il fronte sud venne affidato al generale Frusci, il fronte nord al generale Valletti-Borgnini. Il Duca d'Aosta ne assunse il comando.

.

Il settore Dessié, a movimenti avvenuti, poté disporre in definitiva, dei seguenti reparti: 3 battaglioni cc. nn. (III, XI e XII); battaglione nazionale presidiario « Assab »; battaglione Marina; XVIII battaglione genio; 3 battaglioni coloniali (XXXII, XLVI e LXX, i due ultimi inviati da Gondar); XI gruppo squadroni cavalleria; 1 banda; 5 gruppi di artiglieria; 2 batterie Marina.

.

I Britannici provenienti dalla capitale, occupata, col concorso di notevoli formazioni di ribelli, Debra Spina il 14 aprile, respinti i nostri elementi avanzati dislocati verso il Termaber, procedettero verso nord e presero contatto con la nostra sistemazione, spinta, per coprire il bivio di Combolcià ed evitare alla popolazione di Dessié di essere coinvolta nei rischi della difesa, a circa 40 chilometri dall'abitato in direzione sud est.

Le nostre forze risultavano così schierate:

— fronte sud: 2 battaglioni nazionali; 2 battaglioni e 2 compagnie coloniali ed 1 banda; 5 gruppi di artiglieria;

— fronte est: 1 battaglione nazionale (Marina); 1 battaglione e 1 compagnia coloniali; 2 batterie;

— riserva parziale della linea: 2 compagnie artieri del XVIII battaglione;

— riserva generale (Dessié): 2 battaglioni nazionali; 1 gruppo squadroni coloniale.

La battaglia (17-26 aprile) che prese il nome da Combolcià si svolse in tre distinte fasi.

La prima fase (17-19 aprile) fu caratterizzata da prevalente azione dell'artiglieria e dell'aviazione nemica, da attacchi locali e da sondaggi lungo tutto il fronte. La nostra artiglieria controbattè efficacemente l'avversario; i fanti lo ricacciarono da qualche posizione sulla quale riuscì a porre piede. Di questo periodo va ricordato, come particolarmente aspro, il combattimento del pomeriggio del 19 in cui nazionali e coloniali riuscirono a ributtare dalle posizioni, temporaneamente occupate alla nostra ala sinistra, il III battaglione fucilieri « Duca di Edimburgo ».

Questa fase vedeva però il rapido declino morale e il dissolversi di gran parte dei reparti coloniali. A rafforzare la difesa che per effetto di tali defezioni aveva perduto di consistenza entravano in linea una compagnia mista della Guardia di finanza appena costituita e il III battaglione cc. nn. Ad immediato rincalzo venivano dislocate tre compagnie del battaglione Marina tolte dal fronte est.

La seconda fase aveva inizio, il mattino del 20, con una azione di sorpresa contro la nostra sinistra. L'avversario riusciva a porre piede sulle posizioni che potevano essere riconquistate solo in parte. L'indomani, dopo averne annientato il presidio, si assicurava anche il possesso di un elemento di difesa avanzata al centro del nostro schieramento.

Il mattino del 22 la lotta riprendeva sullo stesso tratto di fronte, dopo breve ma violenta azione di artiglieria, mentre forti nuclei abissini tentavano di cadere alle spalle dei nostri. Il fuoco si estendeva quindi a tutta la linea e nuove forze avversarie entravano in lizza. A destra, gli attacchi venivano contenuti dal fermo contegno del XXXII battaglione coloniale e dai fucilieri di Marina efficacemente sostenuti dall'artiglieria; alla sinistra invece, muovendo da est (dalle posizioni conquistate il 20) e da sud, il nemico riusciva prima ad isolare e poscia, dopo alterne vicende, a sopraffare la difesa del caposaldo chiave della posizione: torme di abissini dilagavano a tergo dei nostri. La pronta reazione degli altri reparti in linea (col. Rauei) arginava l'avanzata dei Britannici sul fronte e smorzava l'impeto dei combattenti abissini a tergo, consentendo di trarre in salvo le artiglierie mobili ancora efficienti e di imbastire, sulla seconda linea, una nuova difesa. Alle ore 16, il ripiegamento poteva dirsi compiuto. Il nemico iniziava intanto l'investimento del fronte nord dell'Amba, spingendo nuclei motorizzati a prender contatto con gli elementi avanzati della difesa.

Il 24 aveva inizio la terza fase. Persistendo nella sua azione contro il sistema difensivo di Dessié, l'avversario ne investiva la seconda posizione. Con-

tenuto per tutta la giornata, riprendeva l'attacco, all'alba del 25 concentrando i maggiori sforzi contro l'ala destra della difesa, presidiata da alcuni reparti coloniali di scarsa efficienza che defezionavano scoprendone il fianco e obbligando i nostri ad un ulteriore arretramento. Con questo ripiegamento andò perduto il collegamento con le truppe della Dancalia. Il nuovo schieramento venne travolto il pomeriggio del 26. L'avversario iniziò quindi un'azione di artiglierie di medio calibro contro l'abitato che contemporaneamente veniva attaccato dai ribelli. In considerazione del pericolo al quale sarebbe stata inutilmente esposta la inerme popolazione civile nazionale, il comandante del presidio (col. Vannetti) decise la resa della città. Alle 18.30 gli Inglesi entrarono in Dessié.

SCHIERAMENTO DEL BATTAGLIONE R. MARINA DI CHISIMAIO SUL GIUBA

Nucleo a difesa del Ponte Alessandra costituito da una mezza compagnia di nazionali al comando del sottotenente di vascello Belleni.

1ª compagnia nazionali, al comando del sottotenente di vascello Tabouret, schierata immediatamente alla destra del ponte, lungo l'argine, su una fronte di circa 350 metri.

2ª compagnia nazionali, al comando del sottotenente di vascello Borsatti, schierata sulla destra della 1ª compagnia per altri 350 metri circa.

3ª compagnia nazionali, al comando del tenente C.R.E.M. Lucchesi, arretrata di circa 300 metri dalle compagnie in linea, nella boscaglia, come riserva.

Reparto ascari Marina al comando del tenente del Genio Vitagliano, schierata sulla destra della 2ª compagnia, per altri 350 metri circa, sempre lungo l'argine del fiume.

Compagnia ascari Marina, al comando del sottotenente di vascello Mantelli, a circa 200 metri dal ponte, arretrata di 300 metri sulla parte sinistra, come rincalzo in difesa del ponte.

Composizione del battaglione

| | Ufficiali | Sottufficiali S.C. e com. |
|-----------------------------------|-----------|------------------------------|
| Comando | 4 | — |
| Nucleo difesa ponte | 1 | 60 |
| 1ª compagnia nazionali | 3 | 120 |
| 2ª compagnia nazionali | 2 | 77 |
| 3ª compagnia nazionali | 3 | 120 |
| Reparto ascari Marina | 1 | 150 |
| Compagnia ascari Marina | 3 | 120 |
| Reparto sussistenza | 1 | 7 |
| Autoreparto | 1 | 20 |
| Stazione r.t. campale | 1 | 5 |
| Posto di medicazione | 1 | 3 |
| | 21 | 682 |

Dopo lo spostamento disposto il giorno 20 il nuovo schieramento risultò il seguente:

Nucleo a difesa del ponte: conservò la precedente dislocazione, con una testa di ponte sulla riva destra del fiume.

1^a compagnia nazionali: schierata immediatamente alla destra del ponte, con un fronte di circa 350 metri.

2^a e 3^a compagnie nazionali: schierate lungo l'argine del canale collettore, col compito della difesa fronte a nord ed eventualmente fronte a sud.

